Prix de ce N° trois francs

20me Année
20 Nov. 1919

UNIVERSITES DE PARIS
B.D.I.C.

Vie au Grand Air

Editions Pierre Lafitte

FR 19

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Vie au
Grand Air

"QUO NON ASCENDAM"

MAGNÉTO

S.E.V.

RECORD DU MONDE DE LA HAUTEUR

10.100 mètres

15 Juin 1919

ISSY (seine)

LA NOUVELLE VOITURE **10 HP** **CITROËN** ANDRÉ

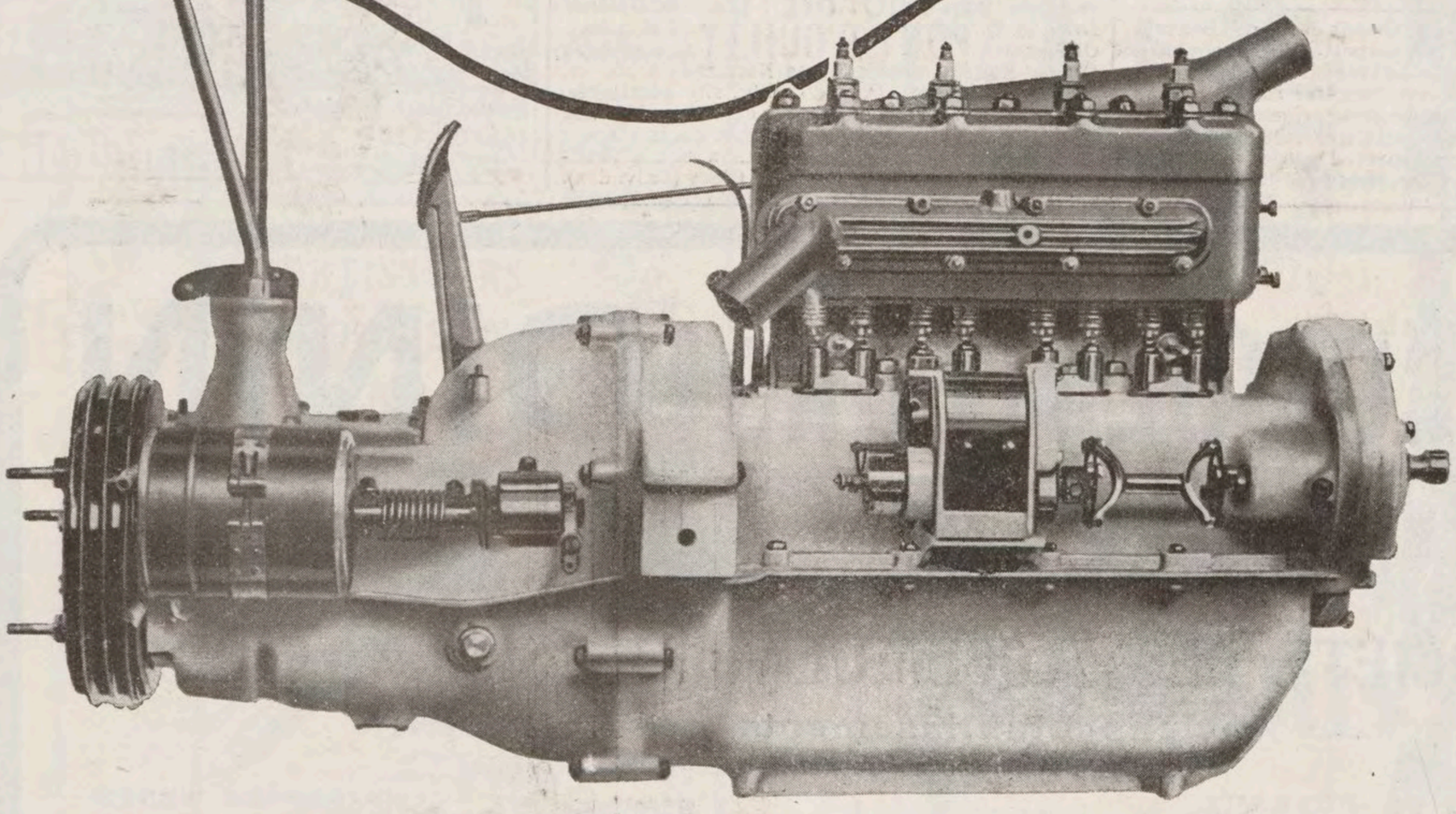
115 à 143, QUAI DE JAVEL,
PARIS

Et le moteur?

Telle est l'invariable question que pose, avant de conclure le marché, tout acheteur d'une automobile. Le moteur, organe esssentiel, cœur et poumons de l'automobile. Tant vaut le moteur, tant vaut l'automobile. Presque toutes les qualités que vous vantez dans une voiture — force, vitesse, souplesse, sûreté — ne sont en dernière analyse que les qualités du moteur.

Or, vous êtes certain que votre voiture les possédera, ces rares qualités, si elle est munie du bloc moteur CITROEN.

NOTICE DESCRIPTIVE
ENVOYÉE SUR DEMANDE



RASOIRS DE SURETÉ & LAMES

Gillette

EMPLOYÉS
PARTOUT PAR TOUS

TRADE Gillette MARK
KNOWN THE WORLD OVER

EN VENTE PARTOUT

DES CHIFFRES !!!

AU

SALON AUTOMOBILE DE PARIS 1919

LE CARBURATEUR ZÉNITH ÉQUIPAIT :

64 °/o des moteurs exposés... ...

60 °/o des voitures présentées...

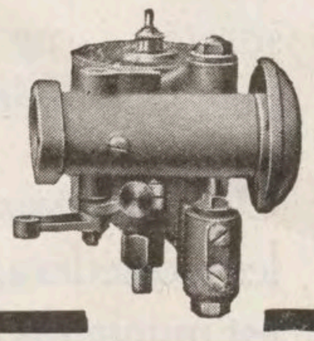
En outre, sur la totalité des constructeurs - exposants .....

89 munissent leurs voitures du

Carburateur ZÉNITH

Société du
Carburateur ZÉNITH
Siège social et Usines :
51, Chemin Feuillat, LYON

Maison à PARIS :
15, rue du Débarcadère



Usines et Succursales :
PARIS, LYON
LONDRES, MILAN, TURIN
BRUXELLES, GENÈVE
DETROIT (Mich.)
CHICAGO, NEW-YORK

G^DE PROP^TÉ A S^T-GERMAIN-EN-LAYE (S.-et-O.)
dite VILLA GRANDLIEU, r. Pereire, r. Charles-Rhoné et r. Franklin, à usage d'HABITATION et d'ÉCURIE de COURSES (32 BOXS). *Jouissance immédte.* Contce. 8.000 m. MISE A PRIX : **90.000 fr.** Adjon s. 1 ench. ch. not. à Paris : 25 NOVEMB. 1919. S'adr. Me COTTENET, Not. 25 Bd Bne-Nouvelle. PARIS.

Nombreux **TAPIS** Orient et autres, bas prix, carpettes, lots moquettes. **SALON** véritable Aubusson, **2.400 fr,** et salons soierie, bergères riches, **375 fr.** lustres, nombreuses paires grands rideaux, meubles, objets d'art, tableaux, pastels, etc. Offres raisonnables acceptées, cause départ. Déposés et visibles. Remises **CARDINAL. 233bis, faubourg St-Honoré (8e arr.)**

MASSEUR DIPLOMÉ
Massage for Sportsmen and Ladies. Soins d'après système naturel, aussi par correspondance. **F. ANDRÉ, Strasbourg,** *32, rue Sleydan.* 1er étage.

A vendre gré à gré **Très Belle PROPRIÉTÉ** à **usage d'Hôtel** *dite la Grâce de Dieu,* et du **Gd Parc** sis à **PONT D'OUILLY** (Calvados) au confluent **Orne et Noireau. Centre Suisse Normande** à 200 m. gare Ménil-Hubert Pont-d'Ouilly, site admirable. Vallée Orne. Vastes batim. et dépend. **Parc 2 hectares** avec beaux arbres. Téléph. électr. Garage **Chasse** et **Pêche.** S'adr. à M. Joulan, not. à Pont-d'Ouilly ou à Me Martin, huis. à Clécy (Calvados).

PELADE NOTICE GRATUITE **BENIT, pharmacien** 27, rue Matabiau, Toulouse.

POUR CONSTRUIRE SA MAISON

CONSTRUCTIONS RAPIDES EN CIMENT ARMÉ
LES 5 EN MAINS LIVRÉES EN 2 MOIS
25, BOULEVARD BONNE-NOUVELLE PARIS
L'HABITATION

ACCUMULATEURS DININ

DÉMARRAGE ET ÉCLAIRAGE
DES AUTOMOBILES
et TOUTES APPLICATIONS

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES

Anciens Établissements ALFRED DININ

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de Francs

USINES ET BUREAUX
18, Route de Cherbourg
NANTERRE (Seine)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 95-53 —

MAISON DE VENTE
49, Rue St-Ferdinand
PARIS (XVII^e)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 29-14 —

LA NOUVELLE 11 HP

ALVA

Livraison très rapide

USINE & SIÈGE SOCIAL

50-52, Rue de Lorraine, COURBEVOIE (Seine)

TÉLÉPHONE N° 278

Prise de Courant
Vérificateur d'Étincelles
"J. M."
ENTIÈREMENT EN ÉBONITE
empêchant l'encrassement des Bougies

AMORTISSEURS
COMPENSATEURS
"J. M."

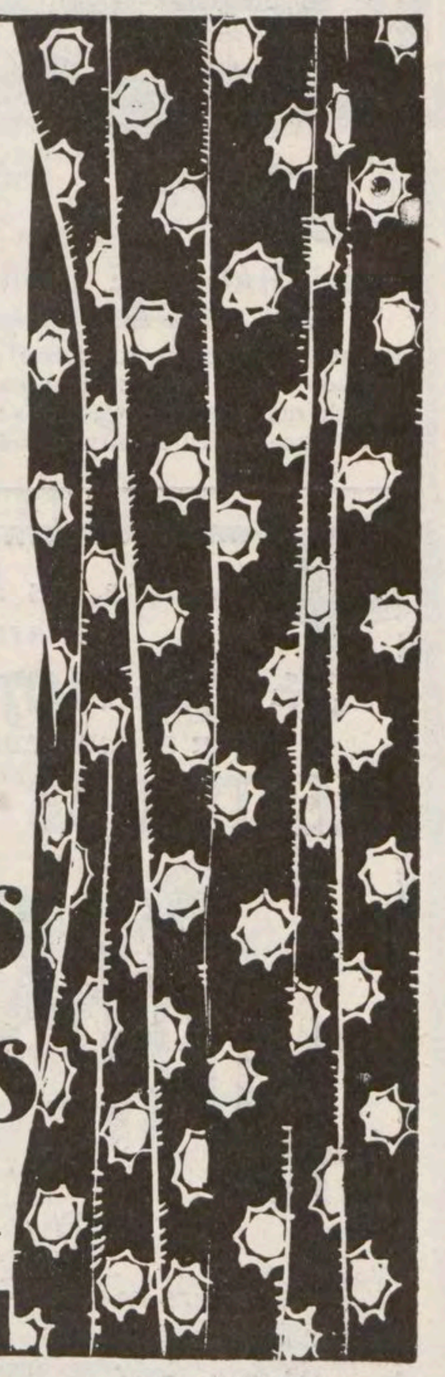
3, Boulevard de la Seine
NEUILLY-sur-SEINE
Catalogue sur demamde

Absorbe les chocs
Supprime les vibrations
TIGE de SELLE
ÉLASTIQUE à RESSORT
Peut se placer instantanément
sur n'importe quelle bicyclette ou motocyclette
TIGE de SELLE à AIR COMPRIMÉ

1 + 2
+6+15
égaleront
12000
dans les
lectures
pour-tous

Librairie Hachette

COULON



HUILES & GRAISSES
G.D
Employées par tous les Automobilistes
G.E. HEBERT 7, Rue GIDE LEVALLOIS-PERRET Tél: 273

PNEUS A CORDES
PALMER
(CRÉATEURS DE LA CHAPE TROIS NERVURES)
24, Boulevard de Villiers. — LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : Wagram 58-85. (A 200 mètres de la porte de Villiers - Paris) Télégrammes : Tyricord-Levallois

ARTICLES POUR TOUS SPORTS
ROYAL SPORT
FABRICANTS SPÉCIALISTES
8, RUE MONTYON IX^e Arr^t PARIS
MEILLEUR MARCHÉ DE TOUT PARIS
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO SUR DEMANDE

POUR
DINERS, LUNCHS ET SOIRÉES
A DOMICILE ADRESSEZ-VOUS A
FÉLIX POTIN
140, Rue de Rennes, PARIS. (Téléph. : Saxe 30-42 et 30-43).
LA MEILLEURE CUISINE LES MEILLEURS VINS
LE MEILLEUR SERVICE LES MEILLEURS PRIX

POUR CONSTRUIRE SA MAISON
RENDEZ-VOUS DE CHASSE

L'OUVRAGE DE L'HABITATION
25, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS
Permet de construire soi-même sa maison ; contient 200 études de plans, coupes, élévations avec devis de maisons exécutées dans toutes les régions de la France, expédié contre mandat-poste de 16 fr.

OBJETS D'ART · COUPES · MÉDAILLES
INSIGNES
BOUSSARD Fab^t
ÉDITEUR des ŒUVRES de HUGUENIN
170, Rue du Temple PARIS
Téléph. : ARCHIVES 37-21

COMME LES AUTOS
ÉCLAIREZ
VÉLOS & MOTOS
PAR PROJECTEUR
ÉLECTRIQUE
AVEC
L'ALTERNACYCLE
B^té S G D G
GARANTI
Prix : 55 F
EN VENTE PARTOUT
GROS : Etabli^ts L. ROSENGART
65, Boul^d Soult, PARIS

BELLE JARDINIÈRE
2, Rue du Pont-Neuf – PARIS
VÊTEMENTS
CONFECTIONNÉS et sur MESURE
Hommes, Dames, Jeunes Gens,
Fillettes et Enfants
Envoi franco du Catalogue et d'Echantillons sur demande
SUCCURSALES : PARIS, 1, Place de Clichy ; LYON, MARSEILLE
BORDEAUX, NANTES, NANCY, ANGERS

Ceinture Anatomique pour Hommes

du Dr NAMY

Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui commencent à "prendre du ventre", ainsi qu'aux officiers, aviateurs, sportsmen, automobilistes, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint, et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

Modèle A. En tissu élastique ajouré et pékiné, *filécru*, similisé. gommes tressées et azurées. Haut-devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 95 cm.) ... ... **35** fr.

Modèle B. En tissu élastique ajouré à "Damiers" spécial contre l'obésité, *filécru*, gommes tressées et azurées. Haut. devant 22 cm. (Tailles au-dessous de 105 cm.) ... ... **40** fr.

(Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.)

Expédition franco France et Étranger pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en un chèque sur Paris et adressées à :

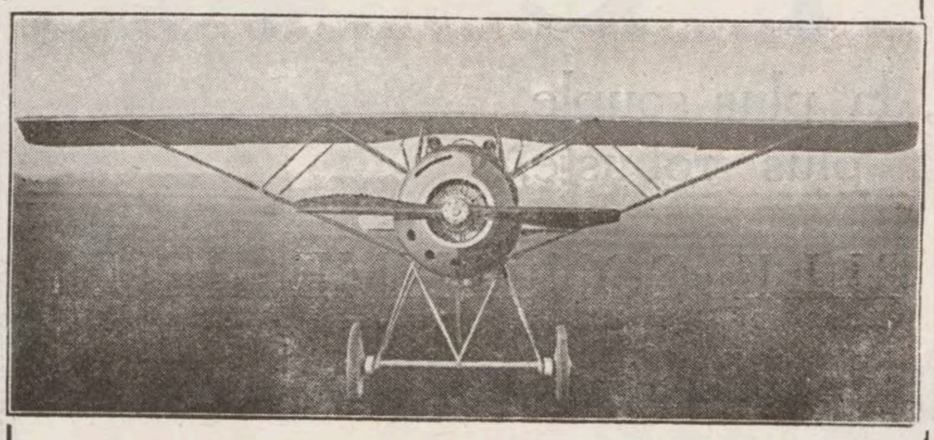
MM. BOS & PUEL

FABRICANTS
BREVETÉS

234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette)
Métro : Louis-Blanc.

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la « Ceinture du Dr Namy », adressée gratuitement sur demande.

"Aéroplanes Morane-Saulnier"



Société Anonyme de Constructions Aéronautiques

3, RUE VOLTA

PUTEAUX (Seine)

PRATIQUE
ÉLÉGANT
SOLIDE

TOUS LES

Records

battus par le

Porte-Plume Ideal Waterman

MODÈLE P.S.F.
« à remplissage »
automatique

MODÈLE SAFETY
se porte dans toutes
les positions

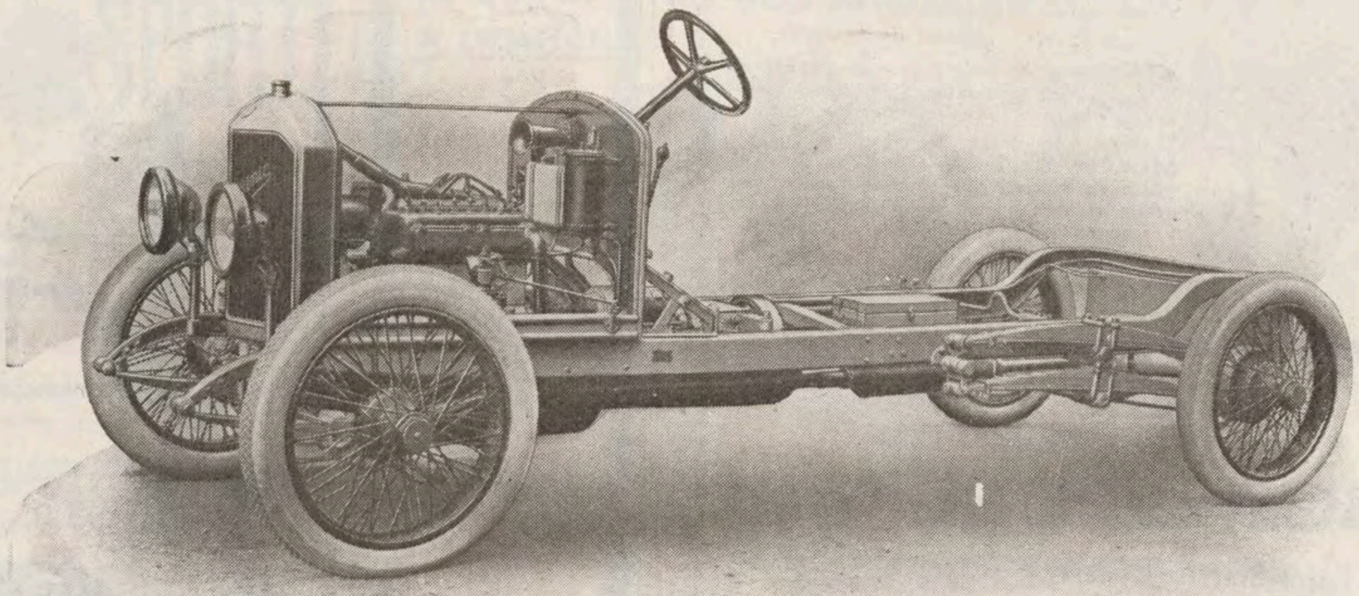
MODÈLE RÉGULIER
pour
le bureau

U N I C

1, Quai National, 1, **PUTEAUX**

UN SEUL MOTEUR : 13-24 HP

S'appliquant a divers usages



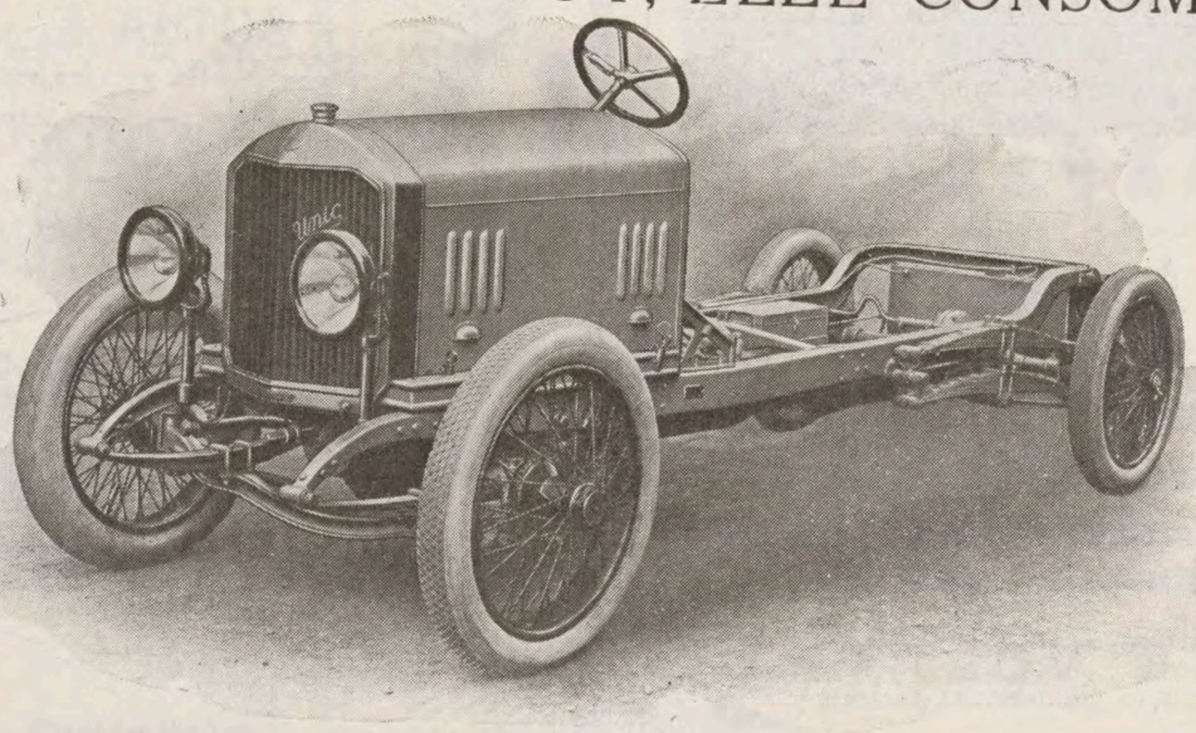
LA RÉVÉLATION DU SALON :

La Camionnette légère

U N I C

est la plus solide, la plus souple,
la plus rapide, la plus robuste,

ELLE PASSE PARTOUT, ELLE CONSOMME PEU.



LE CRÉPUSCULE D'UN CHAMPION

Le grand champion professionnel d'aviron Ernest Barry, qui détenait le titre depuis 1912, a été battu, le 27 Octobre, dans son match contre A.-D. Felton. Celui-ci lui prit 6 longueurs et termina les 4 miles 1/2 en 25 m. 40 s.

SOMMAIRE

20 NOVEMBRE 1919

LE CRÉPUSCULE D'UN CHAMPION .. 1
UN GRAND CHAMPION : FRANK FOSS .. 2
LE SALON DE L'AUTOMOBILE, *par Henri PETIT* .. 3, 4, 5, 6
LEDOUX VAINQUEUR DE DRISCOLL .. 7
LES CHAMPIONNATS DE FRANCE, *par J.-C. SELS* .. 8
LA BOXE ET SES CHAMPIONS, *par Jacques MORTANE* .. 9, 12, 13, 14
L'ENTRAINEMENT DE JOE BECKETT .. 10, 11
MON MATCH AVEC BECKETT, *par Georges CARPENTIER* .. 15
AVIETTERAI-JE, *par Gabriel POULAIN* .. 16, 17
LA CHIRURGIE SPORTIVE *par le Dr Jacques DEDET* .. 18, 19
MORPHOLOGIE ET PERSONNALITÉ *par BELLIN DU COTEAU* .. 20, 22
LES SAUTEURS SUÉDOIS SE PRÉPARENT A L'OLYMPIADE .. 21
LE TOUR DE PARIS .. 23
LES CHAMPIONNATS SUR COURTS COUVERTS, *par W. LAURENTZ* .. 24
LA JOURNÉE DE ROOSEVELT .. 25
G. CHEVROLET BAT LES RECORDS DU MONDE DE VITESSE .. 26, 27
LE RÉFUGIÉ MASCOTTE .. 28
MICH-CINÉMA .. 31, 32
LA CHUTE DES RECORDS .. 33
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE .. 34, 35
LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES D'OCTOBRE .. 38, 39, 40
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE 100 KILOM. SUR ROUTE .. 42, 43
LE SPORT EN BELGIQUE .. 47
BORDEAUX BAT LE R. C. F. — LE S. C. U. F., TRIOMPHE DU C. A. S. G. 49
TECHNIQUE SPORTIVE, *par C. LAVILLE* .. 50, 51
LE PLUS RÉCENT AÉROBUS FRANÇAIS .. 52

Avis aux collectionneurs : Les numéros de la VIE AU GRAND AIR ne seront pas réimprimés. Que nos lecteurs se hâtent de nous réclamer les exemplaires qui leur manquent depuis notre réapparition.

Nous saurons gré à tous ceux de nos lecteurs qui voudront bien nous faire part de leurs idées au sujet des améliorations possibles à apporter à la VIE AU GRAND AIR.

Nous avons le plaisir d'annoncer à nos lecteurs que notre rubrique de "football association" sera désormais assurée par Gabriel Hanot, le joueur fameux pour sa science. Pratiquant du ballon rond depuis une vingtaine d'années, international depuis 1908, il a pris part à tous les plus grands matches, sauf pendant qu'il était militaire. A la guerre, Hanot fut fait prisonnier alors qu'il était fantassin. Il réussit à s'évader après trois tentatives dramatiques. Passé mitrailleur dans l'aviation, il devint ensuite pilote.

Editions Pierre Lafitte

LE NUMÉRO TROIS FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 32 Fr. ÉTRANGER, 38 Fr.

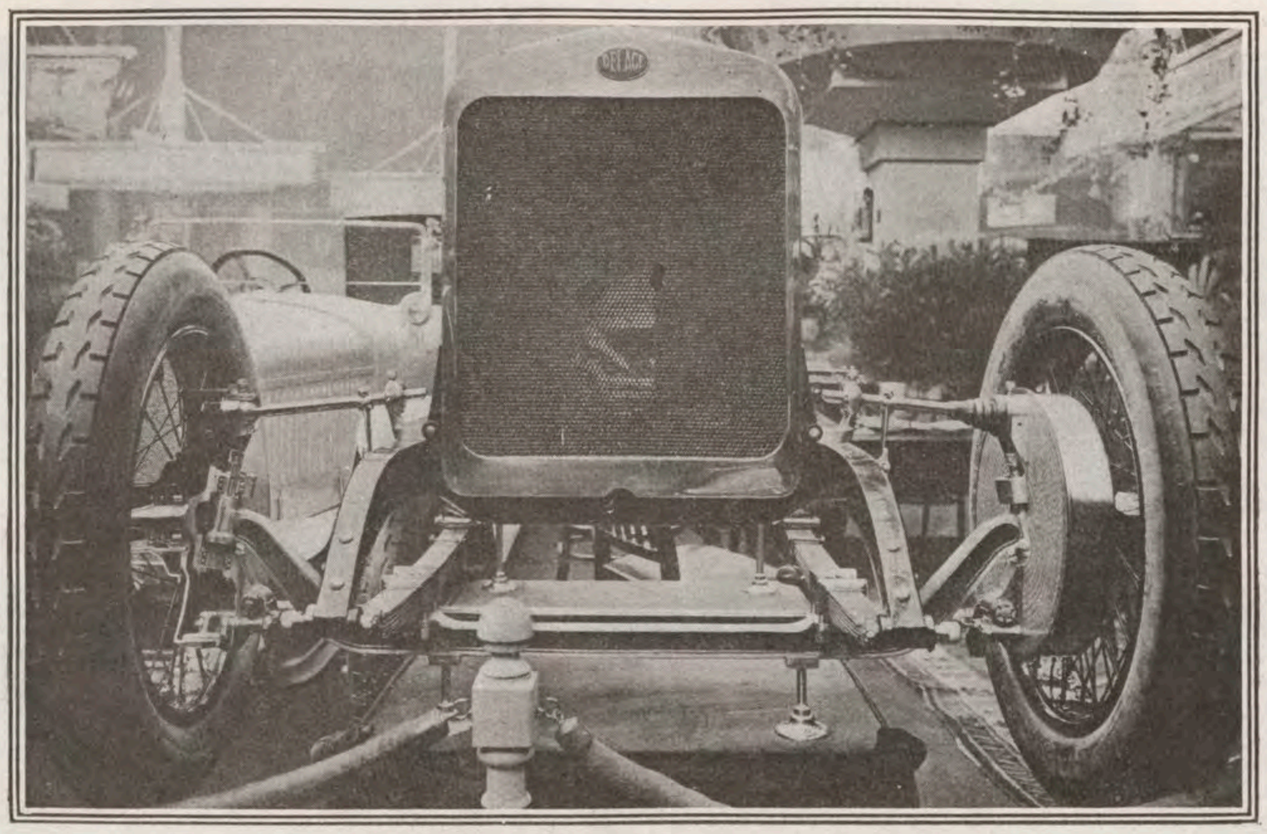
DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE.

20 NOVEMBRE 1919 ◆ Nº 848
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Bd DES ITALIENS, PARIS.

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRICHT NOVEMBRE 1919 BY LIBRAIRIE HACHETTE, PARIS

UN GRAND CHAMPION : FRANK FOSS.

Une très importante performance a été réalisée en septembre. Le record du monde du saut à la perche a été battu en Amérique par le champion Frank Foss, du Chicago Athletic Club. Il a réussi à passer la barre à 4 mètres 06. Le précédent record appartenait, depuis 1912, à l'Américain Wright, avec 4 mètres 019. Le record de France est détenu par Gonder, avec 3 mètres 74. Nos alliés préparent l'Olympiade!



Avant du châssis 20×30 ch. Delage, six cylindres, freins sur roues avant.

LE SALON DE L'AUTOMOBILE

Par Henri Petit

L'EXPOSITION de l'Automobile, qui se fait chaque année au Grand Palais, a toujours présenté un intérêt de tout premier ordre pour tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin à l'évolution de la construction des véhicules automobiles, non seulement dans notre pays, mais dans le monde entier : c'est là seulement, en effet, qu'on peut voir réuni dans un petit espace le résultat des conceptions des divers constructeurs, les comparer les unes aux autres, et également les comparer à leurs devancières et voir finalement dans quelle voie s'oriente le progrès.

Plus que tous les autres, le Salon de l'Automobile de 1919 était intéressant : en effet, l'industrie automobile a pour ainsi dire cessé d'exister pendant les cinq années qu'a duré la guerre. Si la fabrication n'a pas complètement cessé, elle s'est cantonnée dans un certain nombre de types dont la plupart existaient déjà en 1914, et pour ainsi dire aucun modèle absolument nouveau n'avait vu le jour depuis le dernier Salon de 1913.

Une autre question se posait à propos de l'Exposition de l'Automobile de 1919 : quelle figure ferait l'industrie française après ces cinq années de sommeil ? Disons tout de suite que la dernière Exposition a été pour notre industrie un véritable triomphe : cette industrie s'est manifestée, en effet, pourvue d'une vitalité surprenante qui permet tous les espoirs pour son développement futur.

Au point de vue purement technique, le Salon de 1919 s'est révélé comme l'un de ceux où la variété dans l'exécution a été la plus grande depuis de nombreuses années, et cela n'a d'ailleurs rien de surprenant. D'ordinaire, en effet, les modèles exposés ne diffèrent de ceux de l'année précédente que par des points de détails : l'évolution se fait en somme d'une façon à peu près continue. Pendant la coupure de 1913 à 1919, au contraire, cette évolution, que l'on aurait pu croire endormie, a continué à se faire d'une façon en quelque sorte subconsciente dans le cerveau des ingénieurs des Bureaux d'études. Le pas franchi en avant a donc une amplitude beaucoup plus grande que lorsque le Salon est annuel, et d'autre part, l'individualité de chaque Maison a dû se manifester davantage, chacune d'elles ayant forcément travaillé sans regarder chez les voisines.

Une longue étude serait indispensable pour se faire une idée complète de ce qui était exposé au Grand Palais. Nous nous contenterons de chercher à en faire ressortir les directives générales.

GROSSES VOITURES ET VOITURES UTILITAIRES. Ce qui frappe le plus lorsqu'on examine dans l'ensemble les nouveaux modèles de nos constructeurs, c'est la prédominence marquée des grosses voitures d'une part, et des voitures dites « utilitaires » d'autre part.

Depuis 1906 environ, on a prédit la faillite de la grosse voiture, grosse mangeuse de pneus, gourmande en essence, bonne seulement pour les milliardaires ; or, l'expérience prouve que la grosse voiture a toujours ses partisans, et que plus que jamais elle a la faveur tout au moins des constructeurs. Parmi les grosses voitures que nous avons vues il y a de très très grosses voitures pour lesquelles on vous garantit par exemple une vitesse en palier de l'ordre de 150 kilomètres à l'heure.

Puis viennent, presque sans transition, les voitures du type dit utilitaire : On a vu vers 1910 la floraison de véhicules qu'on a appelé à l'époque voitures légères, et dont le succès n'a fait que grandir depuis leur mise sur le marché. C'étaient des voitures munies de moteurs de 80 d'alésage environ, traînant leurs quatre voyageurs à une vitesse de 60 à 70 à l'heure sur la route. Elles succédaient aux voiturettes, pratiquement abandonnées depuis cette époque.

Or, voici que la voiturette d'autrefois nous revient aujourd'hui sous le nom de voiture utilitaire, et sous un aspect absolument nouveau.

La voiturette d'autrefois avait, en effet, à peu près obligatoirement un moteur à un ou deux cylindres ; sa carrosserie ne comportait que deux places et sa vitesse maximum était très réduite. La voiture utilitaire d'aujourd'hui, au contraire, peut porter quatre voyageurs en général, se targue de moyennes élevées, et dépasse à peu près toujours 60 kilomètres à l'heure en palier : elle constitue par rapport à la voiture légère d'autrefois, le même pas en avant que cette dernière par rapport aux 16 HP de l'époque.

Nous en voyons d'assez nombreux exemplaires au Salon. Pour ne citer que quelques noms, indiquons seulement la 10 HP Peugeot, la 10 HP Citroën, la petite Renault, etc...

La voiture d'importance moyenne — ex-voiture légère — manque presque complètement : nous ne la rencontrons que sur le Stand de quelques grands constructeurs comme Panhard avec sa 16 HP, Renault avec sa 18 HP, Peugeot avec sa 14 HP, Lorraine-Diétrich avec sa 15 HP, et quelques autres peu nombreux.

Il y a là à notre avis, une sérieuse lacune, et le constructeur qui aurait dans ses cartons une étude bien faite de voiture moyenne qu'il pourrait fabriquer à un grand nombre d'exemplaires, et par conséquent livrer à un prix moyen, aurait un joli succès.

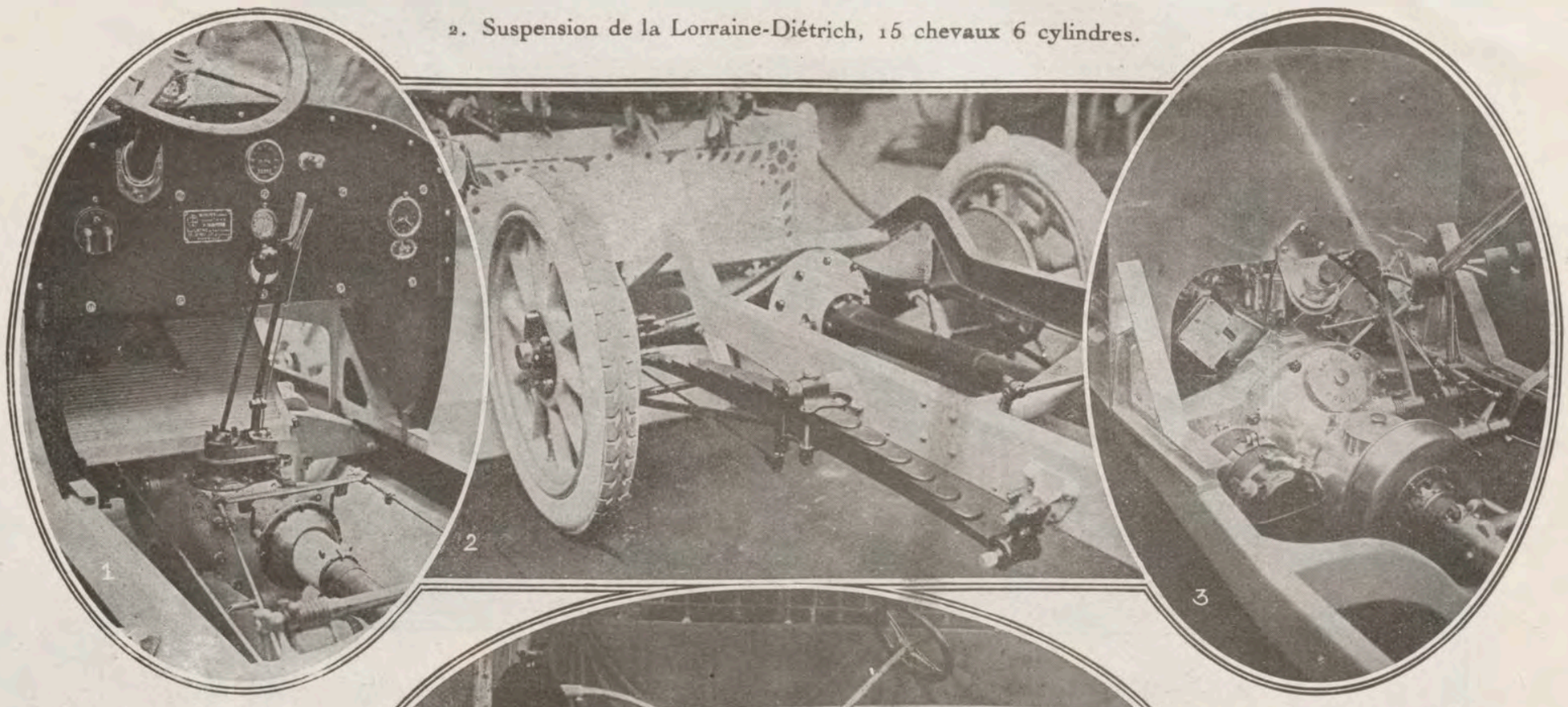
Les motocyclettes et side-cars paraissent jouir d'une faveur nouvelle due évidemment à la fréquentation des Anglais et des Américains chez qui ce genre de véhicule est populaire depuis longtemps.

LES SOLUTIONS MÉCANIQUES. — LES MOTEURS. Examinons maintenant les principales solutions mécaniques adoptées pour chacun des organes de la voiture.

Pour les moteurs, une remarque s'impose tout d'abord : les régimes angulaires et les vitesses moyennes de piston ont continué la progression croissante ébauchée avant la guerre. Il en résulte que l'on tire actuellement d'un moteur donné une puissance beaucoup plus élevée qu'autrefois — ou plutôt que, pour obtenir une puissance déterminée, on emploie un moteur beaucoup plus petit. On y gagne en poids et en encombrement, pour l'économie générale du châssis. Ce gain se traduit également par une diminution du prix de revient — et partant du prix de vente. Ajoutez à cela que, le rendement variant dans le même sens que la vitesse du piston, la consommation d'essence des moteurs actuels est sensiblement moindre, à puissance égale, que la consommation des moteurs anciens, ce qui a son importance, eu égard au prix actuel du carburant.

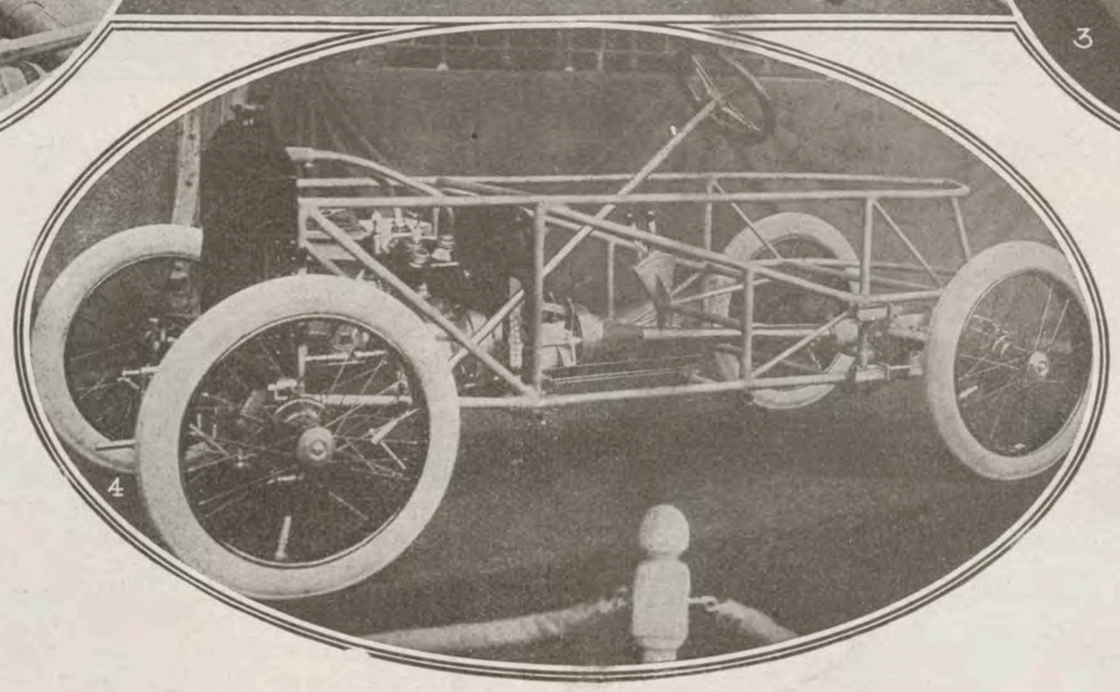
Les monos et 2 cylindres ont complètement disparu : on n'en rencontre que deux modèles sur des châssis très bon marché sous la forme

2. Suspension de la Lorraine-Diétrich, 15 chevaux 6 cylindres.



1. Changement de vitesse de la voiture Lorraine-Diétrich 15 chevaux.

3. Boîte de vitesse de la voiture de Dion-Bouton, 8 cylindres.



4. Châssis Ajan, en tubes brasés, 6 chevaux.

de moteur à deux temps. Le 4 cylindres est de règle sur toutes les petites voitures ; son alésage se tient entre 60 et 70 millimètres. Le 6 cylindres se développe, suivant en cela la voie tracée par les Américains. En majorité sur les grosses voitures, on le rencontre également sur des châssis plus petits comme par exemple la 15 HP. Lorraine-Diétrich.

Le 8 cylindres en V, cantonné autrefois uniquement chez De Dion, a trouvé de nouveaux partisans. Un modèle qui paraît d'ailleurs très bien réussi équipe même une toute petite voiture avec 45 millimètres d'alésage seulement, la voiture Suère.

Nous voyons apparaître chez nous au Salon de 1919, le moteur à 12 cylindres dont les Américains avaient jusqu'alors gardé à peu près exclusivement le monopole. Les cylindres sont généralement placés par groupes de 6 à 60° l'un de l'autre. Une exception à cette règle : le moteur de la voiture Lancia où l'angle de groupe des cylindres est beaucoup plus fermé, ce qui a permis de les réunir dans un monobloc très compact et d'une grande sobriété de lignes où se révèlent une fois de plus l'élégance et l'amour des belles formes chères aux Italiens.

Quels que soient les modèles des moteurs, les cylindres sont toujours aussi groupés que possible : d'un seul bloc dans les 4 cylindres et les 6 cylindres, en deux groupes dans les 8 et les 12 : on obtient ainsi des moteurs plus courts, et par conséquent plus légers, et surtout offrant une simplicité de formes extérieures beaucoup plus satisfaisante à l'œil, à cause de la disparition complète des tuyauteries apparentes.

Pour la première fois également en France, nous voyons, employer les moteurs à culasse rapportée cachant les soupapes : cette solution très en faveur en Amérique présente de gros avantages au point de vue usinage. Elle a, par contre, l'inconvénient de rendre les soupapes peu accessibles, ce qui n'offre d'ailleurs pas la même importance que cela pouvait avoir il y a dix ans, où les soupapes étaient encore des organes délicats. Les partisans des culasses rapportées se réclament, en outre, d'une plus grande facilité de nettoyage des chambres d'explosions.

Chez quelques constructeurs, on trouve des moteurs où les cylindres sont venus de fonte avec la partie supérieure du carter, mais cette manière de faire ne paraît pas devoir se généraliser.

La disposition des soupapes de part et d'autre du cylindre a complètement disparu : deux systèmes seulement restent en présence : soupapes juxtaposées — et dans ce cas, la tige des soupapes est souvent inclinée de façon à diminuer un peu la surface des chapelles — et soupapes dans les culasses, réminiscence des moteurs d'aviation, et du moteur de voiture de courses. L'expérience prolongée des moteurs d'aviation a montré que la crainte que l'on manifestait autrefois vis-à-vis de ce mode de construction n'est pas justifiée.

A cette disposition de soupapes dans la culasse, on gagne d'avoir une surface très petite des chambres d'explosions et, par conséquent, un rendement meilleur pour les moteurs.

Les sans soupapes ont toujours comme principal représentant le moteur Knight dont Panhard a réalisé un très beau modèle sur sa 16 HP.

Nous retrouvons également d'anciennes connaissances comme l'Argyll employé par Picard-Pictet, le système Itala, et un nouveau venu, le 25 HP Peugeot.

L'emploi des pistons en aluminium tenté assez timidement avant la guerre, est maintenant quasi-universel : la grande légèreté que l'aluminium permet de réaliser pour les pistons donne la possibilité d'employer de grandes vitesses angulaires sans avoir d'efforts d'inertie exagérés, et en conservant par conséquent un équilibrage suffisant.

La commande de la distribution s'uniformise : les pignons hélicoïdaux paraissent devoir supplanter complètement à bref délai non seulement les pignons droits déjà en baisse en 1914, mais encore les chaînes silencieuses dont la vogue a passé par un maximum en 1913.

Le graissage sous pression gagne également du terrain, le barbotage, toujours à niveau constant, n'étant plus conservé que par quelques constructeurs qui en ont d'ailleurs tiré un excellent parti, comme Panhard.

EMBRAYAGE. Encore une assez grande diversité dans les embrayages : cependant l'embrayage à cônes est en décroissance, remplacé presque partout par l'embrayage à disques ou à plateau unique.

L'embrayage à plateau unique construit pour la première fois, il y a bien longtemps déjà, par la maison De Dion, a été l'objet de réalisations fort bien réussies, et ses qualités de progressivité et de faible inertie sont telles, qu'il s'est imposé au plus grand nombre.

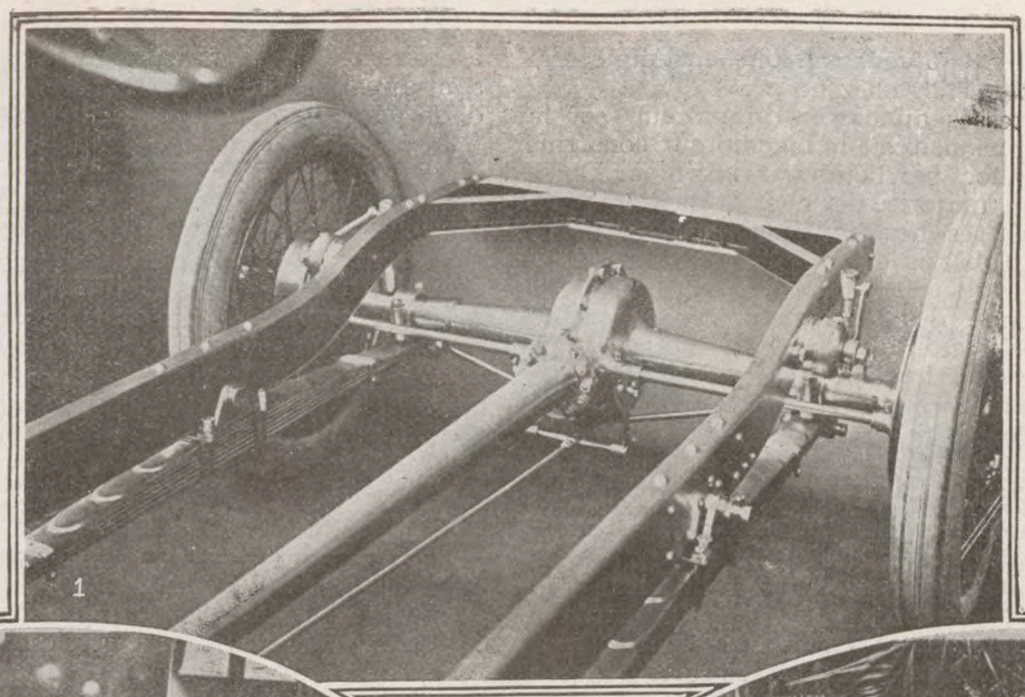
BOITE DE VITESSES. Rien de bien nouveau en ce qui concerne les boîtes de vitesses, qui comportent à peu près toutes quatre combinaisons de marche avant. On ne rencontre les boîtes à 3 vitesses que dans les voitures où la préoccupation d'obtenir un bas prix de revient a été la dominante ou, au contraire, dans les très grosses voitures où l'excédent de puissance du moteur est tel qu'on ne quitte pratiquement jamais la prise directe, comme dans la voiture Hispano.

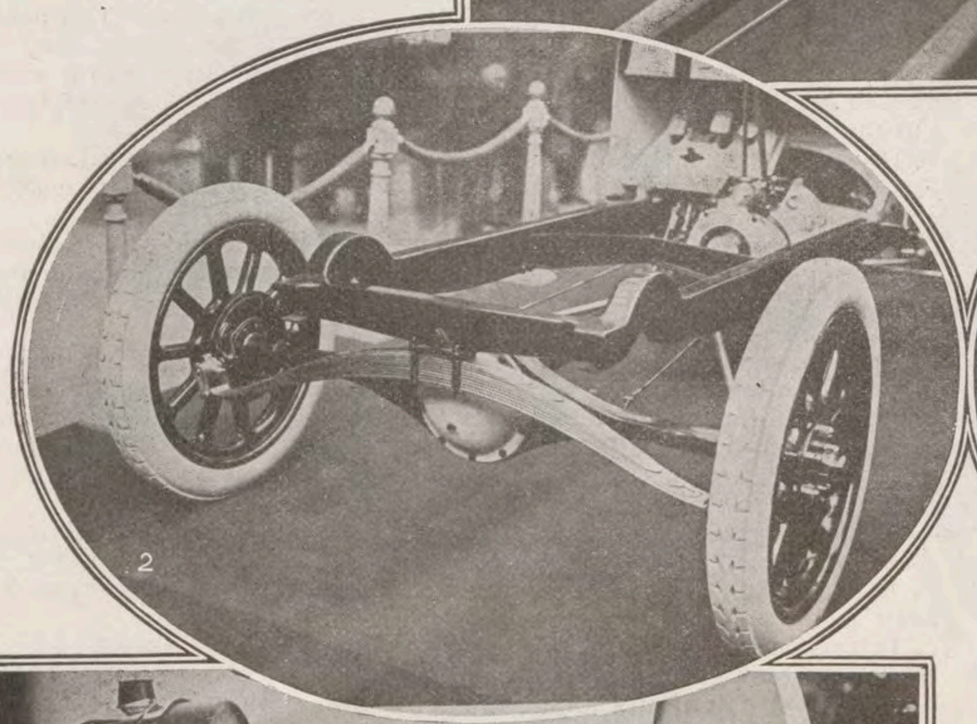
EMPLACEMENT DE LA BOITE DE VITESSES. — BLOC-MOTEURS.

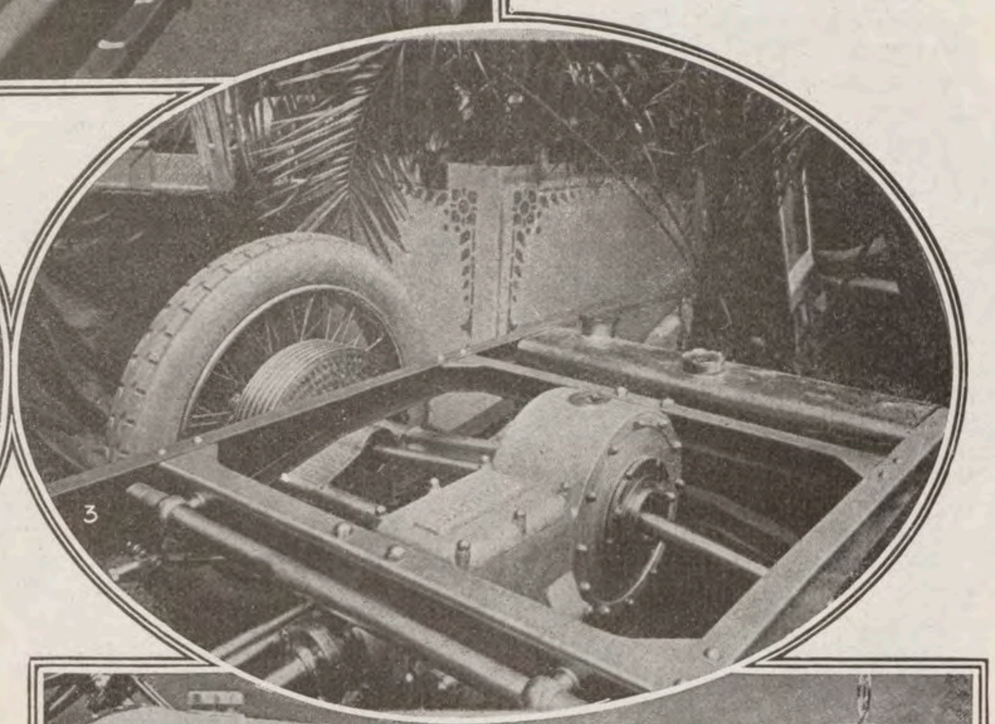
On peut placer la boîte de vitesses sur le châssis, de trois façons différentes : son carter peut faire corps avec celui du moteur constituant l'ensemble connu sous le nom de bloc-moteur. Elle peut être placée entre l'embrayage et l'arbre de transmission et montée sur le châssis indépendamment du moteur, enfin on peut la placer également sur le pont arrière lui-même.

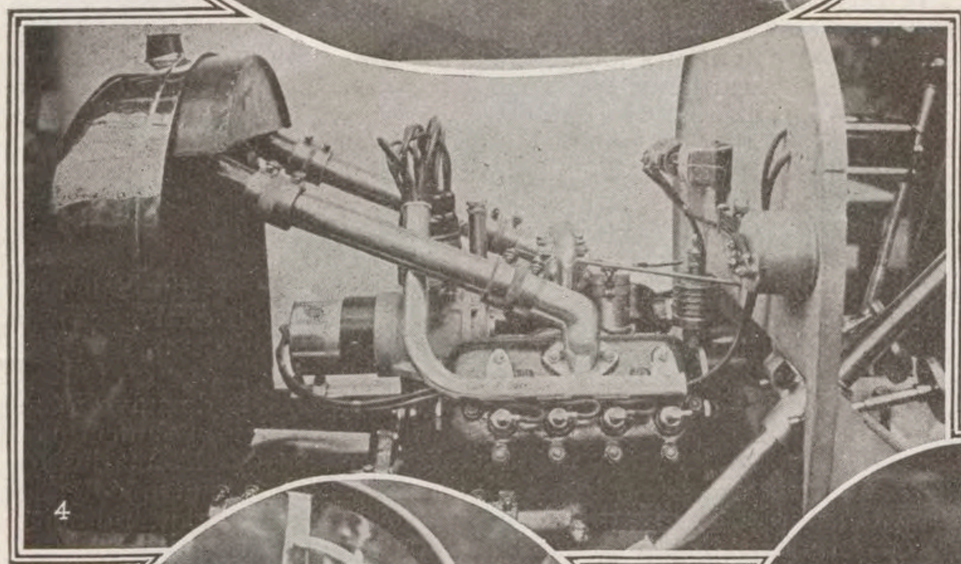
QUELQUES-UNS DES TYPES EXPOSÉS AU SALON

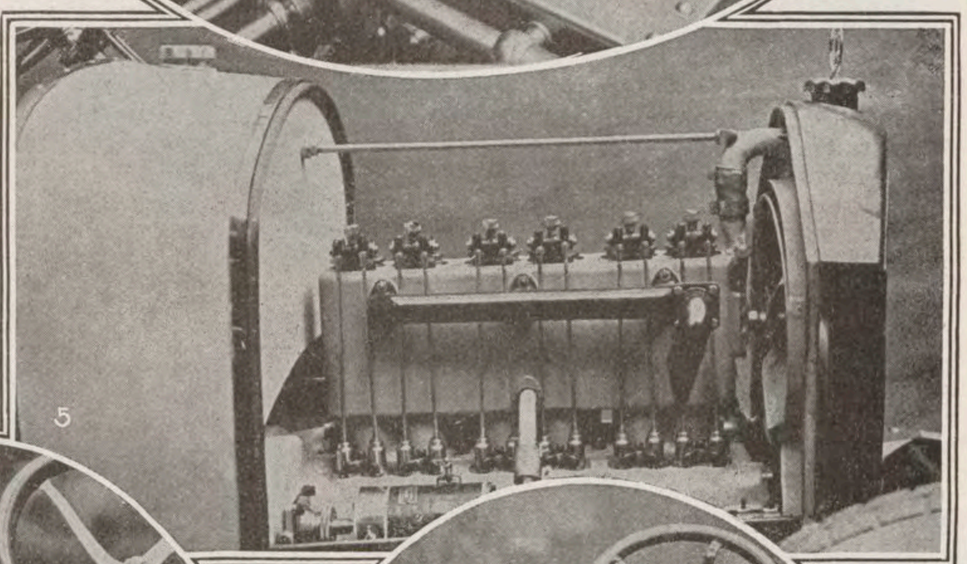
1. Suspension de la voiture Alda. 2. Suspension de la voiture Clément - Bayard. 3. Pont arrière de la voiture de Bazelaire. 4. Châssis 8 chevaux Suère, 8 cyl., 45 d'alésage. 5. Moteur Lorraine-

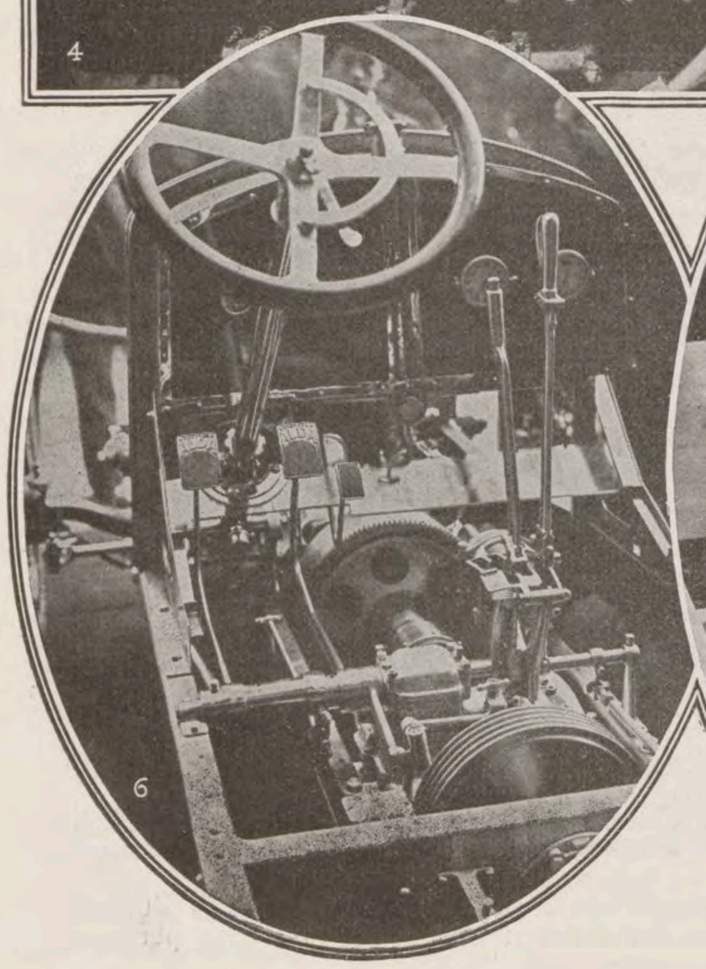

1

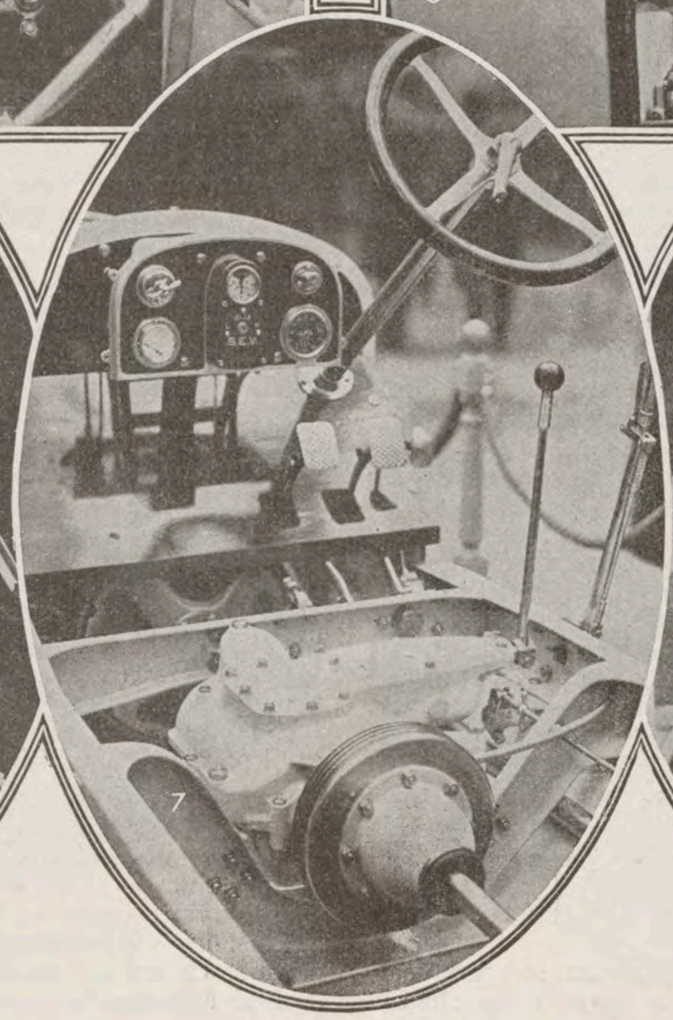

2

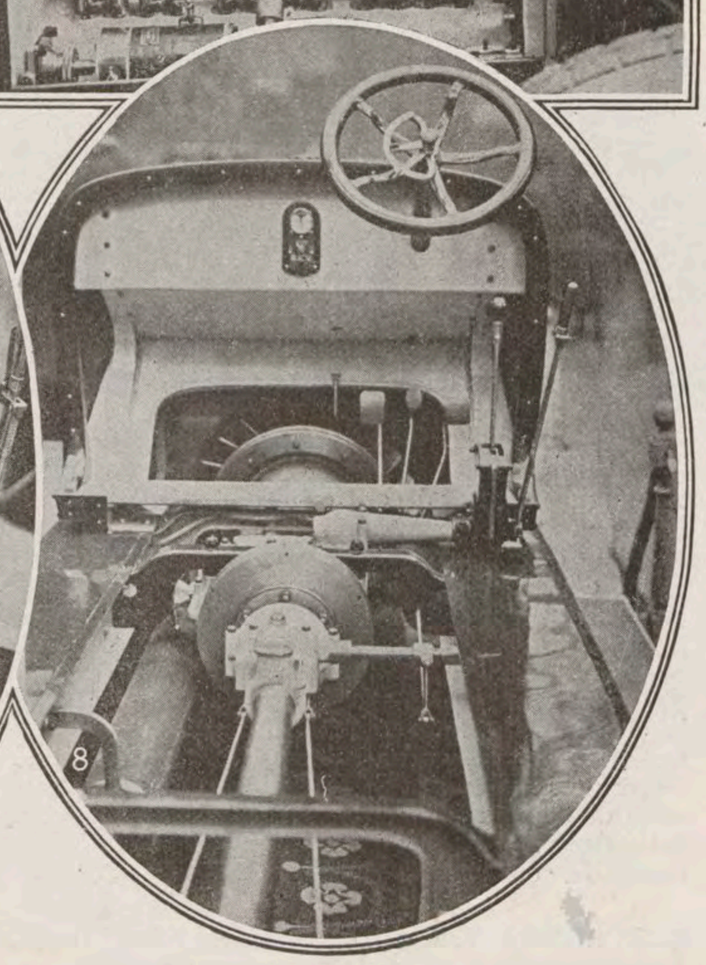

3


4


5


6


7


8

NOUVEAUTÉS ET PROGRÈS DE L' AUTOMOBILE

Diétrich. 15 ch., 6 cylindres. 6. Changement de vitesse de l'Alda, 20 ch., 4 cylindres. 7. Changement de vitesse de la Delahaye, monobloc. 8. Châssis de la Renault, 40 chevaux, 6 cylindres.

Cette dernière solution, assez en faveur surtout en Angleterre avant la guerre, n'a guère de partisans chez nous.

La réunion de la boîte de vitesses au carter du moteur est la solution qui est de beaucoup la plus usitée : le blocmoteur construit pour la première fois chez Motobloc par l'éminent ingénieur Dombret, équipe actuellement la grosse majorité des châssis modèle 1920. C'est sans contredit un progrès très net, puisque le bloc-moteur permet de simplifier le montage du châssis et de rendre son entretien général plus facile.

Il y aurait lieu d'étudier chacune des formes des blocs-moteurs qui ont été employées : dans la réalisation des organes, il a été fait preuve, en effet, d'une grande ingéniosité, et parfois aussi d'une grande originalité, mais cette étude nous entraînerait trop loin.

LES PONTS ARRIÈRE. Inutile de mentionner n'est-ce pas que la voiture à chaînes n'existe plus qu'à l'état de souvenir ; c'était déjà chose faite en 1914. Mais ce qu'il est intéressant de remarquer, c'est que la chaîne tend à disparaître également du camion : des partisans convaincus de la chaîne pour les gros châssis nous montrent cette année des camions de 5 tonnes à cardan. Nous verrons probablement quelque temps encore des camions à chaînes, mais je crois bien qu'ils se feront de plus en plus rares d'année en année.

Pour la transmission de l'arbre à cardan à l'axe du pont arrière, le dispositif à vis sans fin a perdu beaucoup de terrain et ne conserve plus comme partisan notoire que la Maison Peugeot ; encore celle-ci a-t-elle pris des pignons pour son châssis 25 HP.

Quant au couple conique, les pignons à denture droite sont en voie de disparition complète, remplacés partout par les pignons à denture courbe : soit les pignons à chevrons de Citroën, soit plutôt les pignons à denture dite spirale, taillés sur des machines Gleason.

Ces pignons à denture spirale offrent de gros avantages à divers points de vue : leur fonctionnement est plus silencieux que celui des pignons à denture droite, et ils n'exigent pas comme ceux-ci un montage très rigoureux du couple cônique. Ils permettent, en outre, d'obtenir un engrènement correct avec des rapports de démultiplication beaucoup plus élevés que les pignons à denture droite ce qui est un précieux avantage avec les moteurs à régime rapide actuels. Leur taille est par contre plus onéreuse que celle des pignons à denture droite, et leur montage exige l'emploi de doubles butées à billes sur leurs arbres : comme la vis, en effet, ils exercent des poussées dont le sens varie avec le sens de rotation. Mais ces faibles inconvénients sont loin de compenser leurs gros et très réels avantages, et leur généralisation sur la presque totalité des châssis de 1920 montre qu'ils constituent la solution définitive.

En ce qui concerne les liaisons du pont arrière et du châssis, on paraît se rallier également à un petit nombre des solutions possibles jusqu'alors employées.

On sait que l'essieu arrière d'une voiture doit être relié au châssis par des organes susceptibles d'assurer les trois fonctions suivantes :

1° Suspension ;
2° Transmission dela poussée :
3° Résistance au couple moteur.

Nous reviendrons tout à l'heure sur la question de la suspension.

Pour les deux autres fonctions, on fait appel, soit aux ressorts de suspension, soit à un tube entourant l'arbre à cardan, soit enfin, à l'arbre à cardan lui-même, rarement à une jambe de force séparée.

La poussée par les ressorts est presque générale. Pour la résistance au couple, on utilise beaucoup plus qu'autrefois l'arbre à cardan lui-même. Très fréquemment, en effet, le tubecarter se termine un peu en arrière du joint placé à la sortie de la boîte de vitesses, et c'est ce joint de cardan qui résiste au couple.

Les jambes de force séparées ne se rencontrent plus que sur deux ou trois modèles.

SUSPENSION. L'examen des modèles de 1914 faisait prévoir une généralisation de la suspension par ressorts montés en Cantilever. Cette généralisation est beaucoup moins complète qu'on aurait pu le supposer il y a cinq ans.

Beaucoup de constructeurs, en effet, ont conservé les ressorts droits, et la plupart les font passer sous l'essieu arrière. Néanmoins, les partisans du Cantilever sont encore nombreux. On sait que l'on reproche quelquefois à ce mode de suspension un manque de rigidité transversale qui donne un certain flottement aux grandes vitesses. Dans cet ordre d'idées, la solution employée sur le châssis Lancia est intéressante : le ressort Cantilever est, en effet, complété par une lame unique de ressort droit qui transmet la poussée de l'essieu au châssis et assure la liaison transversale d'une façon plus rigide que le ressort Cantilever.

La question de la suspension est une de celles d'ailleurs, qui sont le plus loin de leur solution définitive dans l'état actuel de la construction. On se bornait jusqu'alors à des études empiriques, mais l'état de plus en plus déplorable des routes rend l'urgence de cette solution de plus en plus grande : la vitesse moyenne d'une étape dépend actuellement davantage de la suspension de la voiture que de la puissance de son moteur.

LES ROUES. Vers 1915, la Maison Michelin lançait son nouveau modèle de roues à voile plein. La plupart des châssis exposés au Salon cette année étaient munis de ces roues ; cela donnerait à croire à un observateur superficiel que les roues des autres systèmes sont appelées à disparaître, mais il faut tenir compte des contingences de la publicité et voir un peu plus loin.

Les roues à rayons en fil d'acier qui ont fait leurs preuves avec Rudge-Whitworth et R. A. F. constituent encore les meilleures roues pour les voitures lourdes et rapides. Si elles coûtent sensiblement plus cher que les roues ordinaires, et surtout que les roues à voile plein, elles sont aussi plus solides et ne représentent qu'un inconvénient, celui d'être d'un entretien difficile.

Les roues métalliques du type Sankey me paraissent tout indiquées pour les voitures de ville, les roues à rayons en fil d'acier équipant les voitures de grand tourisme, et les roues à voile plein étant réservées à cause de leur très bon marché aux voitures à bas prix, ce bon marché faisant passer sur leurs inconvénients : poids plus élevé, manque de rigidité transversale, grande sonorité.

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE DES VOITURES. Ce qui frappe le visiteur du Salon de 1919, c'est que toutes les voitures qu'on lui présente sont munies de l'éclairage électrique, et que la presque totalité comporte également le démarrage électrique : c'est là une nouveauté, car, en 1914, il fallait prévoir des suppléments très onéreux pour avoir l'éclairage électrique et les démarreurs n'étaient encore guère employés chez nous.

Il y a là un souci très louable du confort et de la commodité d'emploi des véhicules automobiles, point qui était réellement trop négligé jusqu'ici par nos constructeurs.

Les appareils, dynamos et démarreurs sont soit séparés, soit réunis en un seul. Cette deuxième solution ne convient guère que pour des moteurs relativement petits, par exemple jusqu'à 80 ou 85 d'alésage pour les 4 cylindres.

En général, la dynamo est commandée par les pignons de distribution, et elle est souvent montée en tandem avec la magnéto .

Quant au démarreur, lorsqu'il est distinct de la dynamo, il attaque une couronne dentée rapportée sur le volant par un dispositif du type Bendix ou par un basculeur freiné, organe nouveau que vient d'imaginer la Maison Blériot.

Plusieurs constructeurs ont demandé à la dynamo d'éclairage d'assurer également l'allumage du moteur, en envoyant le courant de la batterie dans un transformateur et un distributeur. On supprime ainsi la magnéto.

Je sais bien qu'il paraît peu logique d'avoir sur le même châssis deux appareils générateurs de courant : dynamo et magnéto. Cependant celle-ci a toujours fonctionné avec tant de sécurité et de régularité que je regarderais son abandon comme fâcheux, et que je ne crois pas que cet abandon doive se généraliser. Peut-être pourrait-on faire une exception cependant, en ce qui concerne les moteurs à 8 et 12 cylindres qui exigent l'emploi de plusieurs magnétos et pour lesquels le dispositif Delco (allumage par la batterie) offre bien des commodités.

LES PRIX DES VOITURES. La plupart des visiteurs du Salon se sont montré tout à fait effarés des prix actuels des voitures, prix qui ont fait hésiter quelques-uns d'entre eux sur le point de passer commande.

Et cependant les voitures automobiles ont été loin de suivre dans leurs prix la progression qu'ont subie tous les objets manufacturés. Comme chacun sait, et comme nous le répètent tous les matins les journaux quotidiens, le prix moyen de la vie a plus que triplé depuis 1914. Or, le prix moyen d'une voiture automobile a environ doublé. Il apparaît donc comme nettement inférieur au prix de tous les autres articles.

Mais pour tout le reste, nous avons vu ces prix augmenter peu à peu de jour en jour, à tel point que les œufs à 0 fr. 75 pièce et le beurre à 18 francs le kilo ne nous effraient pas outre mesure, tandis que nous avons laissé en 1914 la 12 HP complète à 12.000 francs, et nous la retrouvons maintenant aux environs de 25.000 francs, faisant ainsi un saut brusque de 100 %.

Imaginez cependant que, au lieu de payer une voiture en argent, vous la payiez en marchandises : La 12 HP de 1914 était échangée contre 4.000 kilos de beurre, tandis que la 12 HP actuelle à 25.000 francs équivaut à 1.400 kilos seulement du même produit.

Un marchand de chaussures qui gagnait 20 % sur une paire de chaussures en 1914, article qu'il vendait par exemple 30 francs, devait vendre 2.000 paires de chaussures pour s'acheter une voiture avec son bénéfice. La même paire de chaussures coûte actuellement couramment 90 francs; si le marchand réalise sur elle le même bénéfice de 20 %, c'est 1.400 paires seulement qu'il devra vendre pour obtenir la même voiture.

On pourrait multiplier à l'infini ces exemples ; je m'arrête, car j'estime que ceux que j'ai choisis sont suffisants pour faire ressortir d'une façon tangible la modération actuelle du prix des voitures, si élevé qu'il paraisse en valeur absolue.

S'il me fallait résumer en quelques mots mon impression générale sur le Salon de 1919, je le qualifierais volontiers de *Salon de transition* entre l'avant-guerre et la construction de l'avenir.

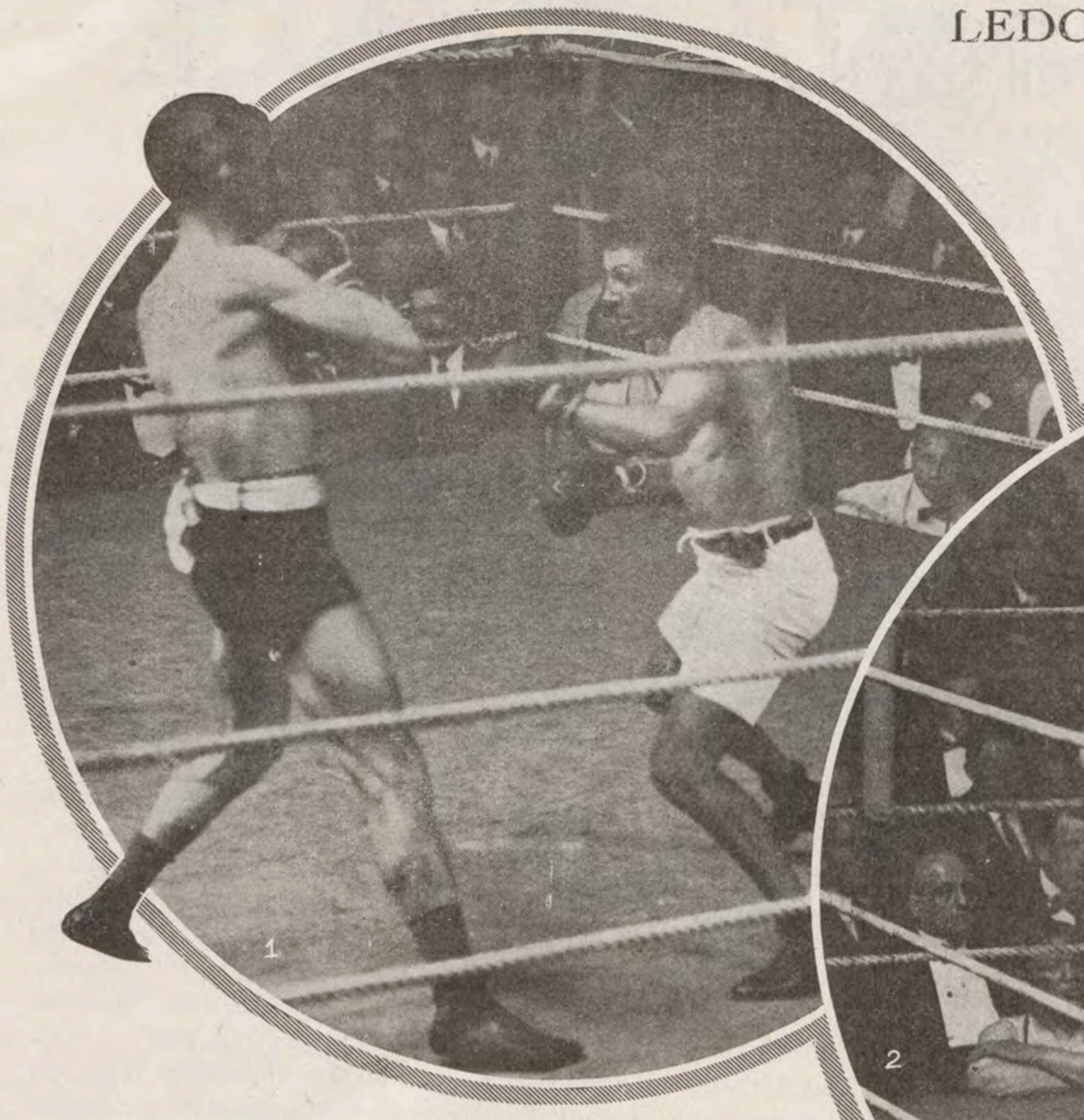
Plusieurs constructeurs ont trouvé leur voie, mais le plus grand nombre cherchent encore la leur : tous, d'ailleurs nous permettent de bien augurer de l'avenir.

HENRI PETIT.

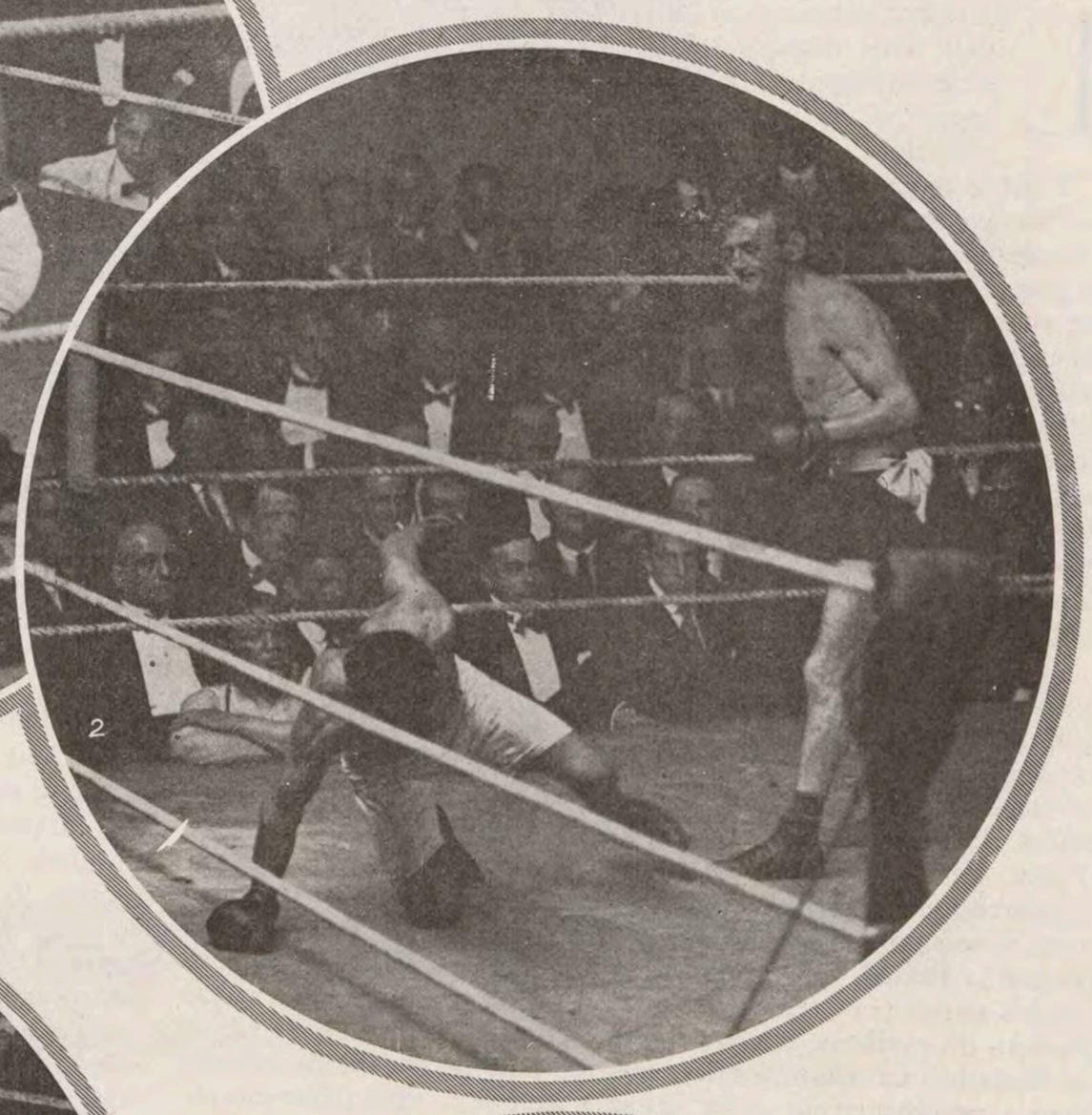
LEDOUX VAINQUEUR DE DRISCOLL

(LÉGENDES PAR CHARLES LEDOUX.)

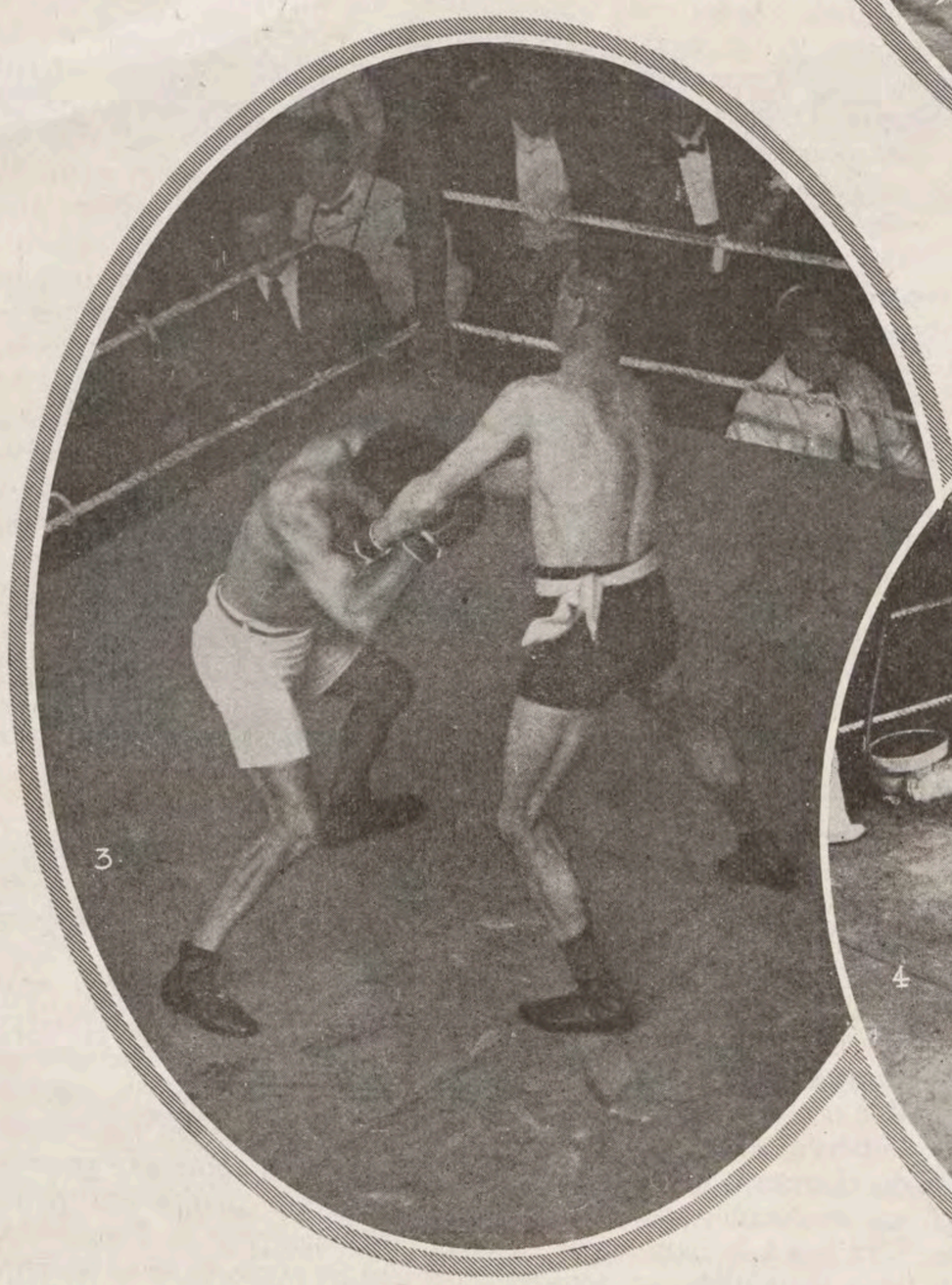
« J'ai eu l'honneur de battre l'incomparable Jim Driscoll, le 20 octobre à Londres. Mon adversaire a été vaincu plus par l'âge que par moi. - 1. Je cherche à trouver une entrée pour attaquer, mais c'est difficile. - 2. Driscoll marque des points ; ses coups ne m'incommodent pas. »



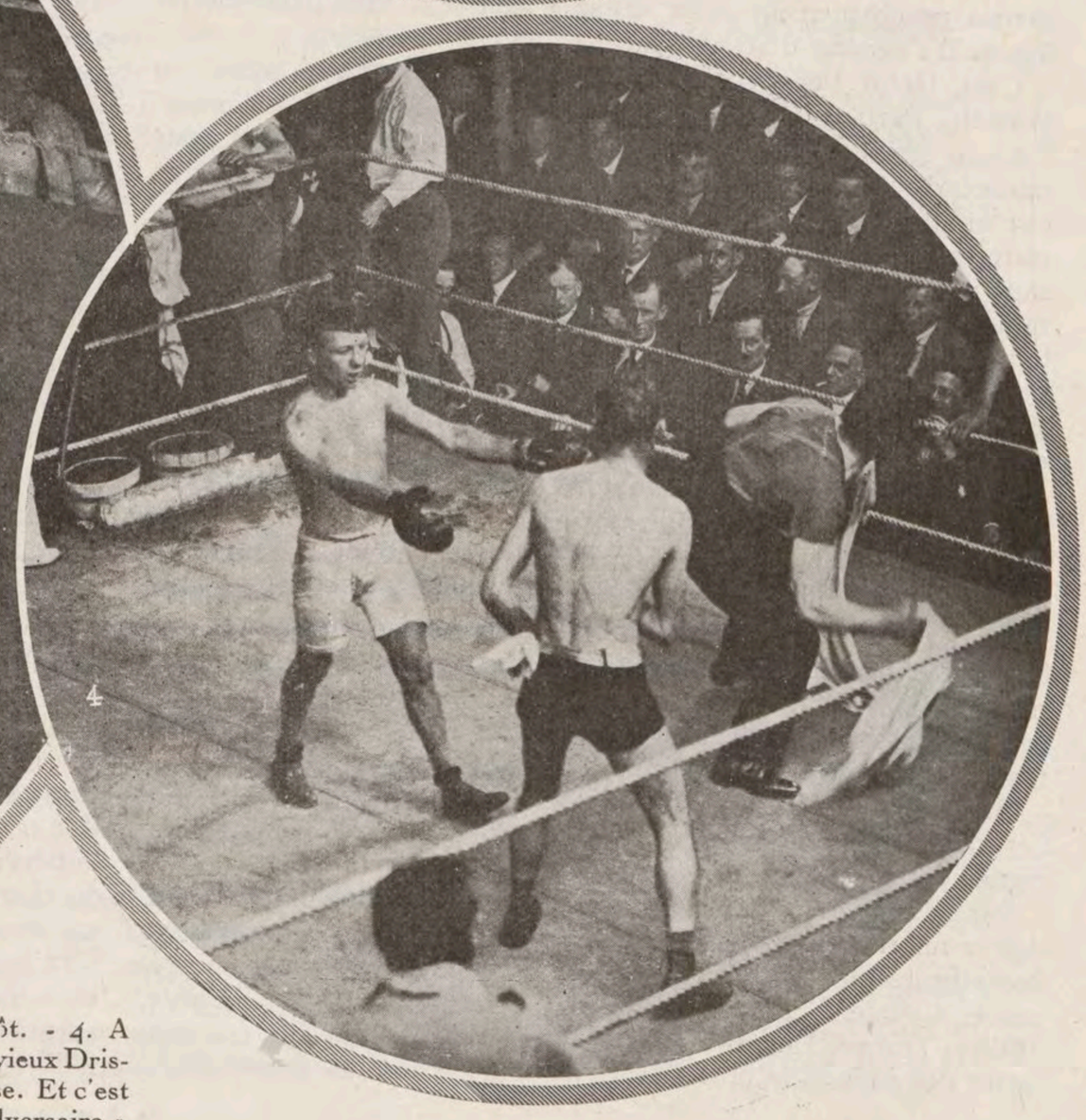
1



2



3



4

3. « Je glisse à terre, non pas sur un coup, et me relève aussitôt. - 4. A partir du 10e round, j'ai fourni mon effort et j'ai usé le grand vieux Driscoll dont les seconds jetèrent l'éponge au début de la 16e reprise. Et c'est de tout cœur que je serrai les mains de mon loyal et valeureux adversaire. »

Les CHAMPIONNATS de FRANCE

Par J.-C. Sels

Les championnats de France, route et piste, que l'on attendait avec quelque impatience depuis cinq ans, ont pu enfin se disputer, l'Union Vélocipédique de France ayant jugé que le moment psychologique était arrivé pour reprendre le cours normal des manifestations cyclistes.

Il est à remarquer cependant que les championnats n'avaient pas une participation plus grande que celle qu'ils auraient pu avoir l'année dernière déjà, tous les concurrents ayant pu, même pendant la guerre, exercer leur métier d'une façon presque satisfaisante. Il est superflu, du reste, de revenir sur la question des atermoiements, encore qu'on ait jugé qu'il était possible d'organiser des *critériums* officiels à l'exclusion de tout *championnat*. La seule différence honorifique, pour les gagnants, était que les critériums étaient dotés d'une ceinture tricolore tandis que les championnats jouissent du privilège d'un maillot entier. Il s'agira de savoir si le gagnant du critérium peut garder sa ceinture aux couleurs nationales ou si le maillot bleu, blanc, rouge, a complètement effacé pour Dupuy et Vandenhove, les rayures qu'on les a obligés à mettre sur leurs maillots habituels...

Le championnat de la route s'est disputé sur 100 kilomètres avec entraîneurs à bicyclette et a emprunté le parcours classique qui, partant de Versailles passe par Saint-Cyr, Trappes, Rambouillet-Ablis, Rambouillet-Dampierre et les 17 tournants, pour revenir à la Minière sur le plateau de Satory, à proximité de Versailles. La route n'était pas en très bon état et la température n'était guère favorable pour une performance sensationnelle. Quatorze concurrents s'étaient inscrits et dix concurrents seulement se sont présentés au départ. C'est vraiment peu pour un pays comme la France, et l'abstention voulue ou imposée, de plusieurs bonnes unités peut répandre à l'étranger l'impression que le pays, berceau du cyclisme, n'a plus qu'une poignée de routiers capables de disputer un championnat sur 100 kilomètres. Nous examinerons prochainement si la distance convient véritablement au but qu'il s'agissait d'atteindre.

C'est Henri Pélissier, le grand favori qui a gagné sans être inquiété. Parti très vite, il a eu, au sommet de la côte de Saint-Cyr, un service d'entraînement de premier ordre qui avait pour mission d'écœurer et de lâcher tous les concurrents. Cette tactique eut un bon résultat, car, au bout d'une dizaine de kilomètres, couverts à une allure de record, Henri Pélissier avait course gagnée, sauf accident. Il poursuivit son effort et malgré une crevaison, rapidement effacée par un changement de machine, il compléta le parcours en 2 h. 46 m. 42 s. 4/5, précédant Barthélemy de plus de quatre minutes. Brocco suivait ensuite à 1 m. 1/2 et Francis Pélissier à 10 minutes; Luguet, Christophe, Alavoine et Goethals ont également effectué le parcours complet.

Henri Pélissier, le nouveau champion, s'était déjà imposé à l'attention du public par de très belles courses et, cette année, il gagna Paris-Roubaix et Bordeaux-Paris mettant son nom au palmarès des trois plus grandes courses classiques. Quant au Tour de France, après un très beau début, il abandonna au moment même où on le désignait déjà comme le vainqueur probable de la grande randonnée. Nous n'avons pas à apprécier les motifs qui l'ont fait agir et nous nous bornons à regretter qu'il n'ait pas pu, ou voulu, réaliser le quadruple évent que personne n'a pu réussir.

Quoi qu'il en soit le maillot tricolore est allé au plus qualifié de l'époque actuelle et on peut être certain que les couleurs seront dignement défendues.

Sur la piste le titre de champion a été plus âprement disputé. Après un délayage inutile de séries et de repêchages, les neuf hommes les plus qualifiés pour le championnat sont restés en présence. C'étaient : Dupuy, Poulain, Pouchois, Schilles, Sergent, Didier, Trouvé, Devoissoux et Peyrode qui posèrent aux commissaires des courses le problème de la composition des demi-finales. Cette opération que l'on interprète de diverses façons selon des systèmes différents influe souvent sur le résultat final et quelque indépendance que les officiels observent, il y a toujours des critiques à formuler, surtout après les résultats. En toute conscience, nous devons reconnaître que celui qui s'est chargé de répartir les chances respectives l'a fait avec un esprit sportif que l'on serait heureux de constater plus souvent parmi les officiels « officiants ». Et nous n'hésitons pas à dire que les compositions suivantes ont été bien comprises :

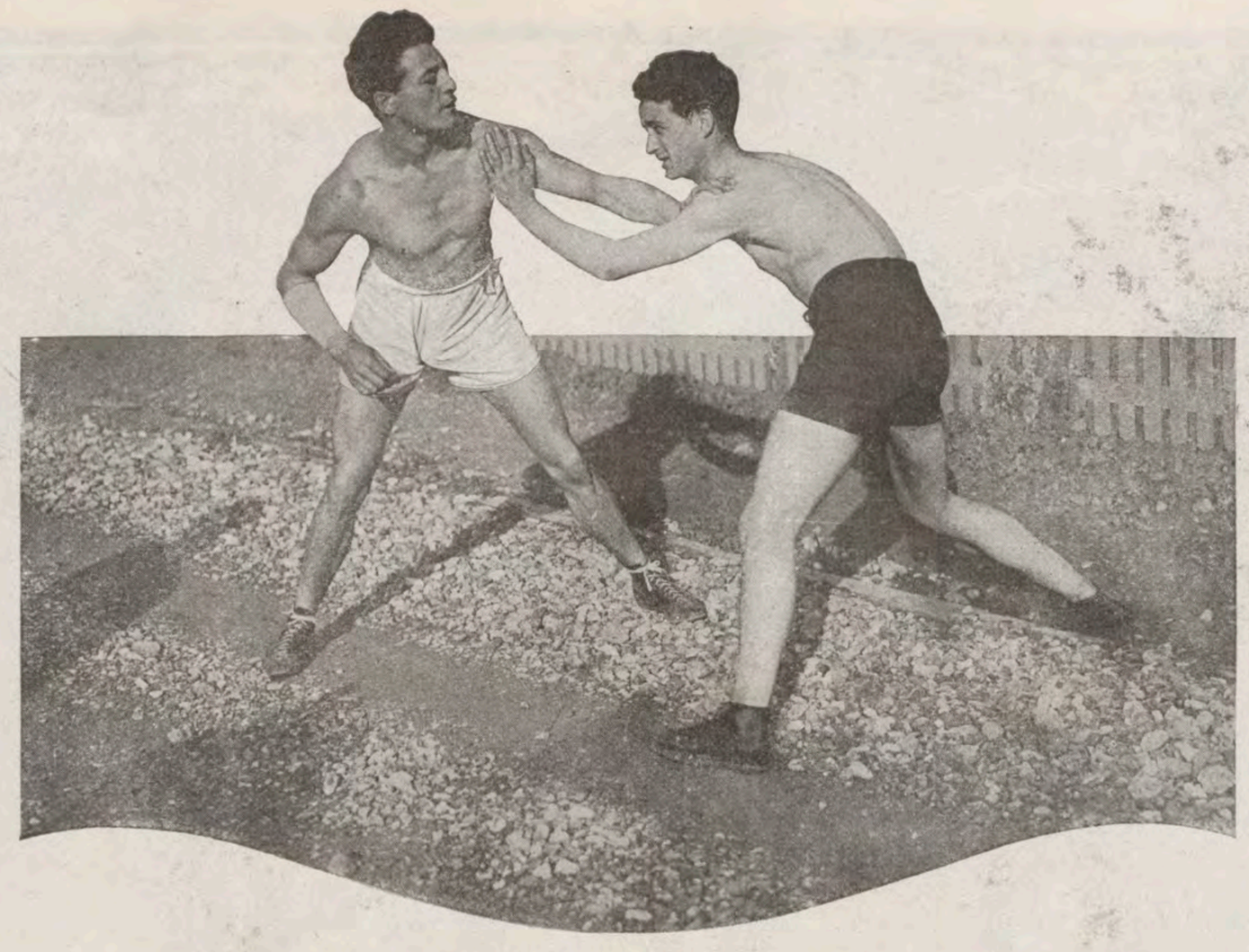
Dupuy-Peyrode-Devoissoux
Schilles-Trouvé-Pouchois
Sergent-Poulain-Didier

Les arrivées se sont faites dans cet ordre, Schilles ayant brillamment éliminé Pouchois, et Sergent ayant eu raison de Poulain.

La finale réunissait par conséquent : Dupuy-Schilles-Sergent. C'était la belle finale, Dupuy possédant la tactique et la vitesse ; Schilles, une plus grande vitesse et Sergent, l'esprit de décision, capable de profiter de la moindre faute de ses adversaires. Dupuy, le favori, quoi qu'il en ait dit, se rendait parfaitement compte du danger qu'il courrait de se trouver entre deux tactiques différentes au moment du sprint et, dans une de ces improvisations qu'il est impossible d'expliquer ou de justifier, il joua le tout pour le tout en partant à fond, lui, sprinter reconnu, à 500 mètres du but. Son effort fut magnifique, il serait injuste de le nier, mais il lui a manqué dix mètres pour que son coup d'audace réussît. Dupuy avait en effet, lâché ses adversaires en prenant 20 mètres à Sergent et 40 mètres à Schilles. Sans l'impétueuse décision de Sergent, Dupuy gagnait, pendant que Schilles, complètement surpris cherchait difficilement à faire manœuvrer sa grande multiplication. Mais Sergent, lui aussi, savait que sa réputation était en jeu avec d'autant plus de raison que, pendant de longs mois, les vélodromes parisiens avaient voulu l'ignorer. Il fit un effort fantastique, se lança à la poursuite de Dupuy et le rattrapa. Quand celui-ci sentit qu'il allait être dépassé, il retrouva une dernière parcelle d'énergie et reprit l'avantage. Cela se passait à 100 mètres du poteau. A ce moment, Sergent se « cramponna » et dans un ultime ressort des muscles parvint à la hauteur de son adversaire à quelques mètres de l'arrivée. Pendant trois ou quatre secondes le résultat demeura douteux et ce n'est que dans le dernier mètre que Sergent, en grand tacticien, jeta littéralement sa machine en avant pour triompher de quelques centimètres. Il y avait longtemps qu'on n'avait pas assisté à une lutte aussi captivante et si le vainqueur a obtenu les applaudissements mérités de la foule, il serait injuste de ne pas complimenter Dupuy qui a fait certainement la plus belle course de sa carrière. Elle fut téméraire peut-être, mais elle fut, en tous cas, très courageuse et très crâne. Quant à Schilles, bien revenu sur la fin, il lui aurait fallu un autre kilomètre pour faire valoir les qualités qu'il s'ignore et que personne ne lui indique.

Sergent, aviateur de guerre, a des moyens exceptionnels. C'est un athlète merveilleusement bâti, il possède une tactique et une décision merveilleuses et peut sinon gagner très souvent, toujours inquiéter tous ceux qui lui seront opposés. Il est à espérer que l'honneur de défendre, envers et contre tous, les couleurs nationales, aura pour effet de transformer le jeune Sergent en lui faisant aimer le métier de cycliste. Il le doit non seulement à sa satisfaction personnelle, mais encore au prestige du titre dont il est devenu le dépositaire. Nous souhaitons qu'il puisse souvent faire œuvre de champion et nous serons les premiers à l'applaudir pour ses succès comme nous critiquerons son attitude chaque fois qu'il ne sera pas à la hauteur de sa tâche. Un champion de France cesse en somme d'être un homme, il devient un symbole selon les règles actuelles des championnats et Sergent n'est pas celui qui fera faillir un principe.

J. C. Sels.



L'ENTRAINEMENT DE BALZAC

Balzac, qui, avant la guerre, était un de nos meilleurs champions poids moyens, a prouvé depuis les hostilités, où il s'est conduit comme un héros, qu'il était susceptible de prétendre au titre mondial.

LA BOXE ET SES CHAMPIONS

Par Jacques Mortane

La saison de boxe a recommencé. Faut-il nous en féliciter ? Piron disait de l'Académie : « Ils sont là-dedans 40 qui ont de l'esprit comme 4. » Devons-nous reprendre ce mot et affirmer qu'il y a en ce moment, à Paris, une multitude d'organisateurs qui feraient mieux de se consacrer à n'importe quel métier plutôt que de s'improviser impresarii ? Chaque soir, il y a au moins une séance de pugilisme. L'an dernier, personne ne songeait à faire vivre les boxeurs. Cette année c'est à qui ouvrira une salle où, moyennant un prix de places élevé et des bourses minimes, il tâchera de faire fortune en quelques mois. Le mercantilisme pénètre partout : la traite des blancs s'imposait, comme au vélodrome ! C'est trop, c'est trop. Il conviendrait de procéder à une élimination salutaire et d'interdire certaines entreprises où le sport est un pavillon qui couvre du frelaté. Une bouteille sur laquelle rutilera le nom d'une marque célèbre ne suffira jamais à donner de l'arôme à une infecte piquette. De grands combats sont organisés qui ne serviraient pas de lever de rideau dans des établissements qui se respectent. Les spectateurs sont conviés à un programme sur lequel on fait une publicité grandiloquente. Lorsqu'ils ont payé leurs places, ils s'aperçoivent qu'il n'est plus du tout question des boxeurs pour lesquels ils s'étaient dérangés. Des matches mettent aux prises des compagnons d'entraînement. Mais qu'importe puisque le public envahit les antres où l'on boxe, sauf la salle Marivaux cependant : fort heureusement, le soir de la rentrée de Badoud, il y avait une armée d'ouvreuses qui donnait un peu de vie à cette bonbonnière. Hurrah ! pour ces dévouées employées ! Oui, mais viendra un jour où les sportsmen, las de payer cher pour voir une denrée inférieure, ne se dérangeront plus et négligeront même les séances intéressantes. Ce sera le juste retour des choses d'ici-bas. On veut trop spéculer sur le goût actuel, on tire sur la corde : elle se brisera et le noble art — nullement coupable — retombera dans le marasme, par la faute des marchands du temple.

La boxe offre déjà un défaut terrible à ceux qui en veulent pour leur argent : l'inattendu ! Lorsque vous allez au théâtre, vous savez que le rideau se lèvera à telle heure et que le spectacle se terminera à telle autre. Avec le pugilisme, il n'en est pas ainsi : le match sensationnel pour lequel vous avez payé 100 ou 200 francs peut être d'une monotonie désespérante ou se terminer en trois coups de poing ! C'est une partie de pile ou face. Et le monde est ainsi fait que si la rencontre se prolonge, la foule crie au chiqué, et que si elle finit immédiatement, la même foule émet la même opinion. On ne sait vraiment pas ce qu'il faut pour faire plaisir à chacun.

Laissons donc le risque de l'imprévu qui est la base même de la boxe sincère, mais qu'au moins les organisateurs s'efforcent d'établir des programmes intéressants et ne sombrent pas dans l'odieuse présentation de records inexacts.

A les croire, ils réuniraient dans le ring les plus remarquables combattants du monde. Les adversaires de chaque match sont tellement merveilleux qu'on ne peut imaginer que l'un d'eux soit susceptible d'être battu. Non, ne jouons pas ce jeu pernicieux, coupable et criminel qui est un véritable attentat au pugilisme. Imitons les Anglais : ils ne se payent pas de mots, eux. Ils annoncent que tel jour, tels hommes seront opposés l'un à l'autre. Si cette affiche vous plaît, vous irez à la réunion, à vos risques et périls, mais vous ne vous y rendrez pas en vous imaginant, parce qu'on a tenté de vous le faire croire, que la rencontre de Durand et de Dubois sera la plus extraordinaire qui puisse être mise sur pied.

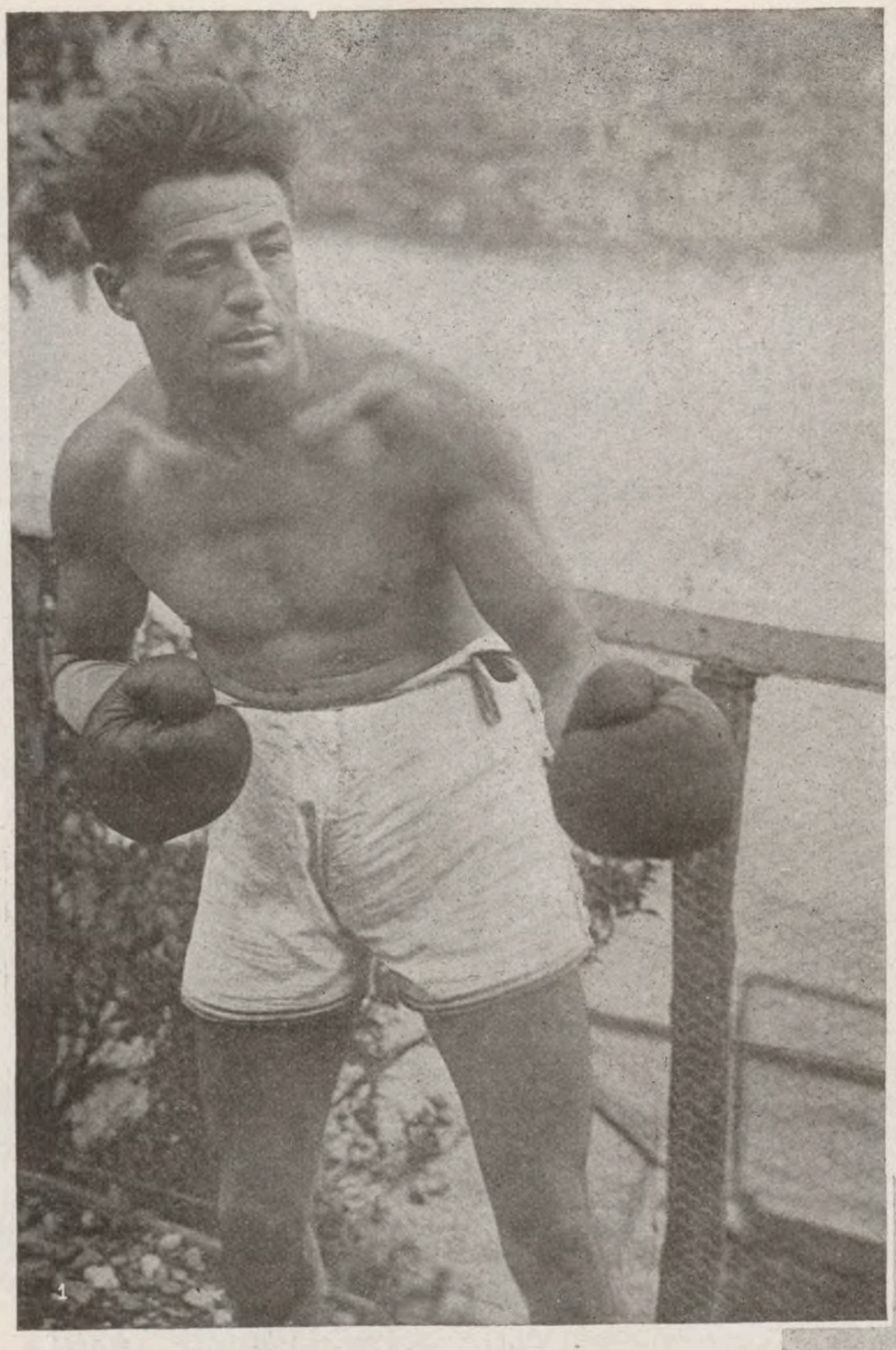
La boxe est ennemie du bluff et c'est pourquoi nous avons enregistré avec plaisir la réouverture du Wonderland, la véritable Académie du pugilisme. Pourtant, j'adresserai un reproche à la

LE PUNCHING-BALL

Joe Beckett est un athlète massif, trapu, rapide pour sa taille, puissant, mais dont la science ne semble pas être celle du grand champion que l'on croit.

LE SPARRING

Le vainqueur du match Georges Carpentier-Joe Beckett doit rencontrer Jack Dempsey pour le titre de champion du monde. Qui vivra verra ! En attendant, nous croyons pouvoir donner comme pronostic dans le match du 4 Décembre : Georges Carpentier, vainqueur par knock-out avant la 10e reprise.



1

1. BILLY BALZAC

Champion de France des poids moyens, qui fut déclaré vainqueur de l'Américain Eddie Mac Goorty, le 11 octobre, au 7e round sur une faute de son adversaire (*Vélodrome d'Hiver*).

direction si sportive et si loyale : sur les affiches du match Balzac-Eddie Mac Goorty, deux noms se détachaient en lettres immenses d'un rouge éclatant : Joe Beckett-Georges Carpentier. Le profane pouvait croire qu'au cours de la soirée, ces deux champions se rencontreraient. Or, on lisait en approchant : « Exhibition de JOE BECKETT, le prochain adversaire de GEORGES CARPENTIER ». Ce n'était pas tout à fait la même chose et une affiche ne doit jamais prêter à équivoque. Mais c'est un détail. Le signaler est une garantie que nous n'aurons pas à enregistrer le retour de semblable erreur. Cette soirée du 11 octobre, au Vélodrome d'Hiver, permit de retrouver autour du ring toutes les figures de véritables apôtres qu'on rencontrait jadis à la Grande Roue et qui avaient abandonné la boxe depuis août 1914. C'est en les revoyant que le compétent se rendait compte que vraiment le noble art venait enfin de renaître.

Le mets de résistance était le match Balzac-Eddie Mac Goorty. Le Vélodrome d'Hiver était plus que confortablement occupé par la foule, mais cette salle est d'une froideur lugubre. C'est trop grand, trop sombre, trop triste. Combien les soirées du Cirque de Paris étaient plus agréables. Là on se sentait vivre. Rue Nélaton, on est tenté de parler à voix basse pour ne pas réveiller un malade. Ce n'est plus du sport, c'est la veillée d'un mort. Et on a beau dire, le cadre est une cote d'amour importante dans l'intérêt d'un spectacle !

La soirée présenta un réel intérêt quoique se terminant mal. Tout d'abord elle permit d'applaudir la retentissante victoire de Prunier, s'imposant comme un champion en mettant hors de combat Marcel Thomas, qui, contrairement aux grands crus, ne se bonifie pas en vieillissant. Puis ce fut la rencontre tant attendue entre Balzac, notre national champion des poids moyens, et l'Américain Eddie Mac Goorty.

Il s'agissait de savoir, d'après le résultat, quelle était l'exacte valeur de Joe Beckett. Celui-ci, quelques semaines auparavant, avait mis knock-out au 17e round seulement l'Américain plus léger que lui... et arrêté, pendant sa période d'entraînement, pour ivresse et tapage nocturne ! Devant Balzac, Mac Goorty avait l'avantage de 7 kilos. Il était donc intéressant d'étudier, d'après le combat, quelle pouvait être vis-à-vis du champion d'Angleterre toutes catégories, la chance de Carpentier : Balzac, vainqueur, c'était l'effondrement des prétentions de Beckett ! Hélas ! le destin rusé fit une réponse normande : Balzac gagna sans gagner, son adversaire étant disqualifié pour coup bas. Cependant le Français produisit une très grosse impression, semblant très souvent mener le combat à sa guise et mettant même son adversaire en danger. Aurait-il triomphé décisivement ? On ne peut le prétendre, car à mesure que la rencontre se prolongeait, le handicap du poids intervenait davantage dans la balance. Balzac gagna ses galons de grand pugiliste et lui aussi prouva que la guerre, où il s'est conduit en héros, l'avait transformé, mais à son avantage, contrairement à Marcel Thomas.

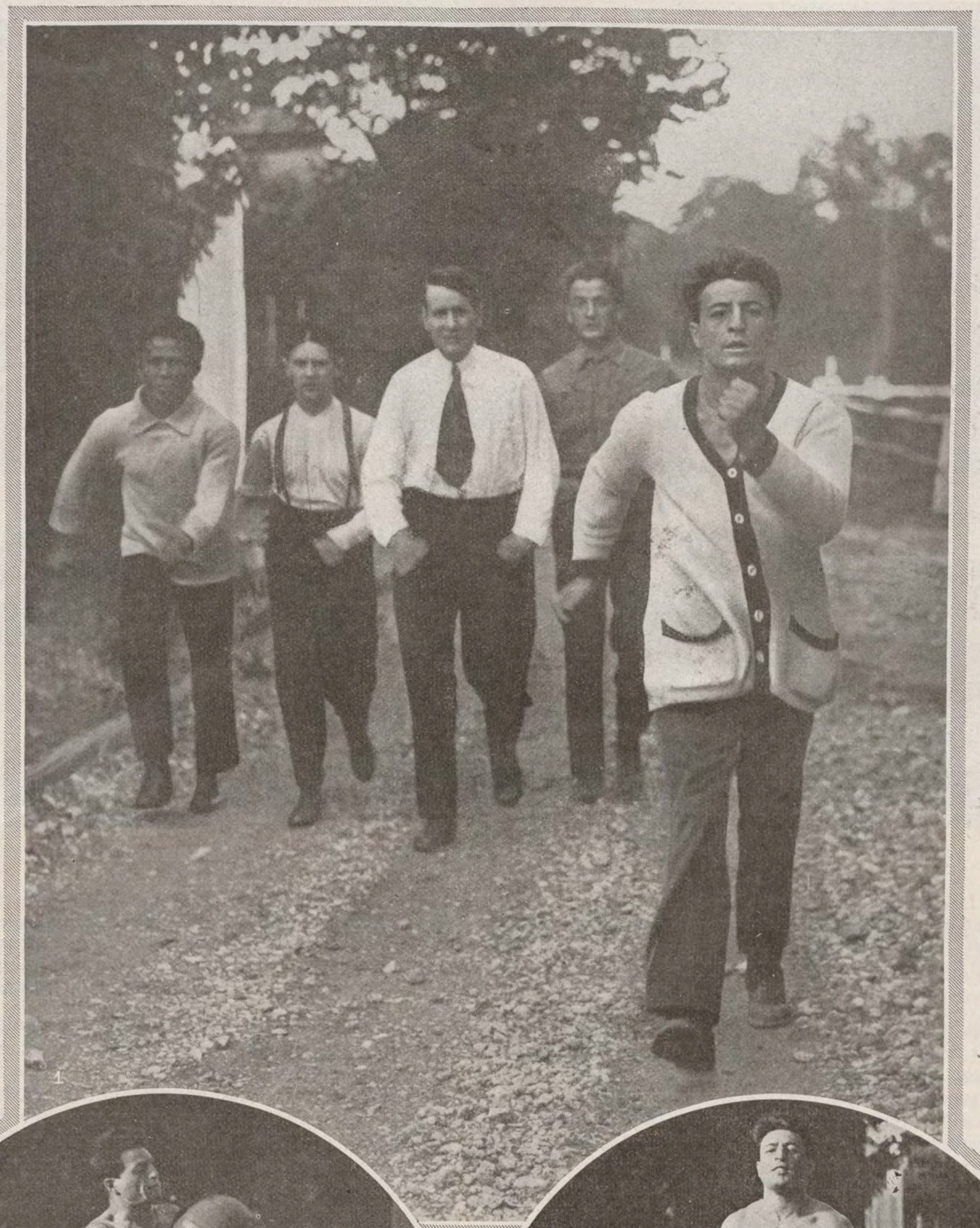
2. EDDIE MAC GOORTY

Le poids moyen lourd américain Eddie Mac Goorty (à gauche), qui fut mis knock-out au 17e round par le champion poids lourd Beckett, fut disqualifié pour coup bas dans son match avec Balzac.

2

L'ENTRAINEMENT DE BALZAC

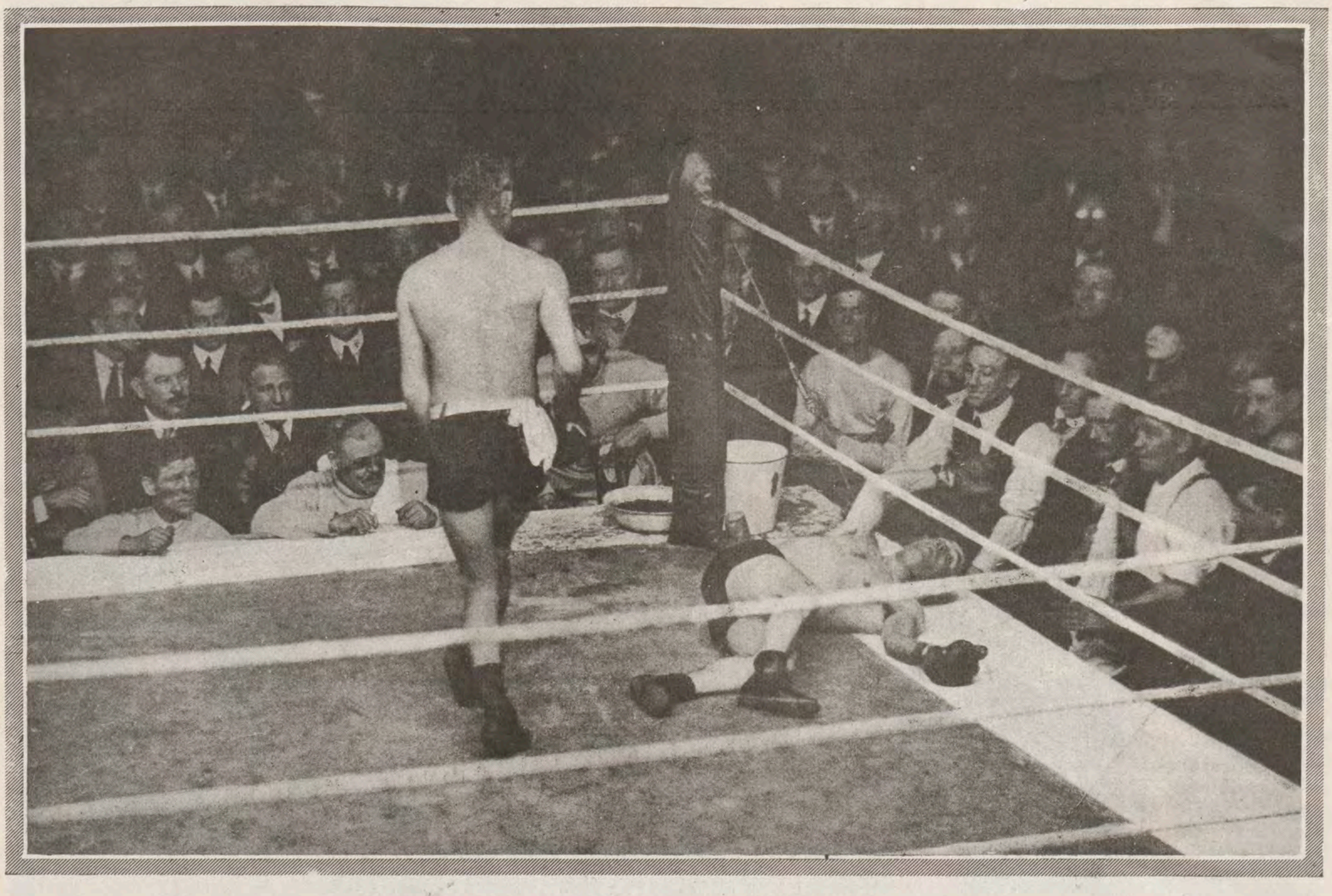
Le champion de France des poids moyens, Balzac semble être l'un de nos plus remarquables boxeurs. Sa performance contre Eddie Mac Goorty, plus lourd de 14 livres, l'a prouvé une fois de plus. Il est regrettable qu'un malencontreux accident ait mis fin prématurément à un combat qui permettait d'espérer la victoire décisive du boxeur Français. 1. Le footing. 2. Le ballon. 3. Le saut à la corde.



1

2

3



LA RENTRÉE DE JIM DRISCOLL

Jim Driscoll, "l'incomparable" qui fut un extraordinaire champion et qui fut battu en 16 rounds par Charles Ledoux, le 20 octobre, à Londres, fit sa rentrée à 37 ans, après six ans de retraite. Il était opposé à un autre vétéran de valeur, Pedlar Palmer, retiré depuis 1906, Il le battit en 4 reprises. Nous reproduisons le knock-out de celui-ci. Contre Ledoux, après un début merveilleux, "l'incomparable" Driscoll fut débordé et ses soigneurs durent jeter l'éponge au signal de la 16me reprise.

Au premier round, le Français réussissait une belle série. Mac Goorty allait même à terre sur une poussée et se relevait aussitôt. Un dur crochet incommodait Balzac quelques secondes avant la fin de la seconde reprise, sort qui était réservé dans les mêmes conditions à Mac Goorty au troisième round. Dans le quatrième, gros avantage du Français qui semblait fatigué par ses durs efforts. Il continuait à mener cependant devant le roc qui lui était opposé et qui mettait à profit tous les corps à corps pour se livrer à quelques prises de lutte assez dures et très rusées. Balzac faisait merveille à chaque reprise. A la septième, il mettait Mac Goorty en mauvaise posture, puis s'écroulait soudain à terre.

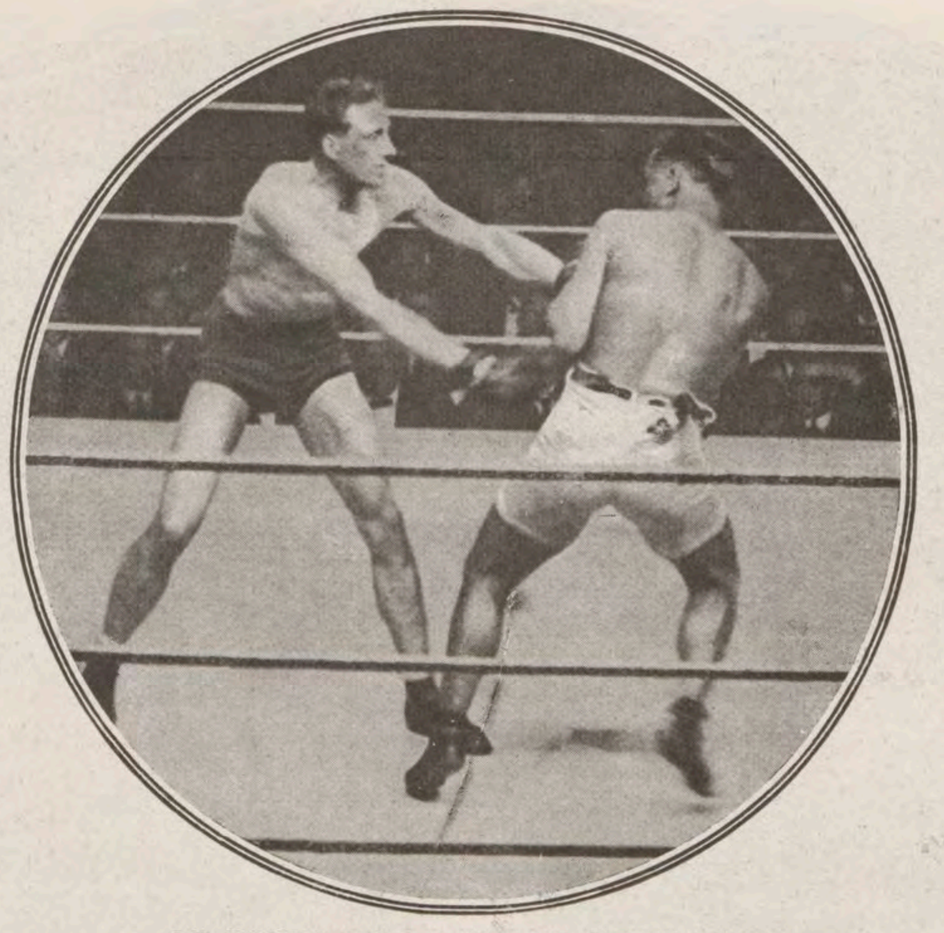
Atteint trop bas, il roulait sur le sol, en proie à de terribles souffrances. Au bout de trop longs instants, l'Américain était disqualifié et Balzac déclaré vainqueur. Triste fin d'une magnifique bataille. Réponse évasive et hypocrite à une question palpitante : nous n'avons pu nous faire une idée, d'après le résultat, de la valeur comparative de Beckett et de Carpentier.

Il nous faudra donc attendre le choc du 4 décembre. Que vaut Joe Beckett ? Nous l'avons vu en exhibition le 11 octobre : une exhibition ne prouve jamais rien. Contre des sparring-partners qui, cependant, mettaient toute leur bonne volonté à se laisser toucher, l'Anglais a porté de nombreux coups dans le vide. Dame, il est robuste et solide, si l'une de ses attaques porte au bon endroit, elle doit être décisive par son efficacité : Carpentier saura-t-il les éviter toutes ? Beckett donne l'impression d'être très endurant ; résistera-t-il aux terribles crochets de son antagoniste ? L'idole britannique actuelle est moins scientifique que Bombardier Wells. C'est la méthode du bull-dog, genre Billy Papke, mais d'un bull-dog rapide. Nous pensons malgré tout que notre champion gagnera par knock-out dans la première moitié du combat, car le record de Beckett pour être impressionnant n'est cependant pas suffisant pour nous faire croire, à nous qui ne sommes pas Anglais, qu'il est celui d'un grand champion.

Plus heureux que nous, nos alliés ont assisté, le 20 octobre, à un combat magnifique, à Londres, entre notre merveille Charles Ledoux et le champion Jim Driscoll, surnommé "l'Incomparable". Si celui-ci avait 39 ans, contre les 27 du Français, il avait l'avantage de la taille et du poids. Alors que Ledoux n'eut aucune peine à triompher de l'épreuve de la balance, l'Anglais dut tour à tour retirer tout ce qu'il portait sur lui, jusqu'à ses chaussettes, pour faire la limite. Quant au match, il prouva la valeur de notre petit boxeur qui, contrairement à ce que tant de compétences supposent, fit preuve d'une science et d'une tactique remarquables. Sachant l'adresse de son rival, il se tint ce raisonnement : « Il s'agit d'user Driscoll, en lui laissant mener le combat au début, en lui portant des attaques sur les bras qui, tout à l'heure, seront incapables de se lever. L'âge interviendra ensuite. Les coups portés ne m'incommodent pas. J'attendrai patiemment le dixième round et je forcerai l'allure. A ce moment, je serai maître de la situation et rien ne pourra m'empêcher de gagner. » Ainsi fut fait et le résultat fut magnifique. Ledoux avait réglé sa rencontre comme Bouin ses records, c'est tout dire. Au quinzième round, Driscoll, était fini et au début du seizième, ses seconds jetaient l'éponge en signe d'abandon. Avec sa modestie habituelle, le Français tint à expliquer : « C'est par l'âge plus que par moi que Jim Driscoll a été battu. »

Que cette simplicité serve dont d'exemple aux autres pugilistes! Maintenant, Ledoux n'a plus qu'à briguer les lauriers de champion du monde. Il doit les recueillir, le premier : il va rencontrer Pete Herman, trop lourd d'ailleurs, puis se heurtera à Joë Lynch, poids coq, vainqueur du dit Herman.

JACQUES MORTANE.



LE DEBUT DE LA GLOIRE DE BECKETT

C'est en triomphant de l'idole anglaise, Bombardier Wells, que Joe Beckett est devenu glorieux outre-Manche et que ses admirateurs ont vu en lui un futur champion du monde. Son combat avec Georges Carpentier, le 4 décembre, nous fixera sur la valeur de ses aspirations. (Bombardier Wells à gauche, Beckett à droite.)

Mon Match avec Beckett

Par Georges Carpentier

Encore un article ! Vraiment vous voulez alors me transformer en journaliste pour me procurer une situation le jour où mes poings ne me permettront plus de gagner ma vie ? Grand merci, mais j'espère qu'ils me rendront encore quelques services et que ma carrière durera de nombreuses années. Je n'ai que vingt-cinq ans. N'oublions pas cependant que je boxe depuis quatorze ans, ce qui est plutôt imposant ! Ma carrière pugilistique est loin d'être finie si le succès accepte de continuer à me sourire. Dans ce métier, sait-on jamais, et c'est le seul où l'idole vaincue tombe instantanément de son piédestal. « *Væ victis !* » Telle est la devise des boxeurs. Tant que les victoires s'ajoutent aux victoires, vous êtes la personnalité que tout le monde admire, mais le jour où vous êtes défait personne ne songe à vous accorder les circonstances atténuantes, vous n'êtes plus bon à rien. Une mauvaise disposition, un coup malheureux, un défaut d'entraînement ne seront jamais des excuses valables. Il est presque impossible d'appeler d'un échec ! Pourquoi ? Ce qui est admis pour les champions des autres sports, ce qui est même normal pour les boxeurs n'ayant pas une réputation définitive, est interdit aux étoiles du ring. C'est injuste, mais humain.

Aussi doit-on faire attention à tout et ne rien négliger lorsqu'on se présente devant un adversaire. Même s'il vous est notoirement inférieur, il ne faut jamais le mésestimer. Combien de grands pugilistes se sont effondrés devant des combattants de second ordre parce qu'ils les méprisaient et qu'ils ne doutaient pas de leur victoire ? L'histoire du noble art fourmille d'exemples de ce genre. C'est pourquoi je ne voudrais pas tomber dans ce travers, et quel que soit mon antagoniste je lui accorde toujours une importance dont il peut être flatté. La crainte du revers est mère du succès ! Admirez en passant cet alexandrin ; si je commence à écrire en vers, où m'arrêterai-je ?

J'avoue d'ailleurs que depuis pas mal de temps déjà, il m'est rarement arrivé d'être opposé à des hommes inférieurs. Mes combats ont été presque tous particulièrement durs et il ne s'agissait pas pour moi, même dans mes crises d'optimisme, de m'imaginer que je fournirais un cavalier seul. Cependant, je crois que c'est à partir de maintenant que ma tâche va devenir le plus dur. Point de direction ? Le championnat du monde Mais sur la route se dressent quelques obstacles d'une certaine importance. Le premier s'appelle Joe Beckett. Je le rencontrerai à Londres, le 4 décembre. Vous n'attendez pas un pronostic de ma part. J'émets les mêmes vœux que mon chevaleresque rival. Le soir où il fit une exhibition au Vélodrome d'Hiver, il demanda au speaker de déclarer en son nom : « Que le meilleur gagne et j'espère que, quel que soit le résultat, nous resterons bons amis. »

Oui, que le meilleur gagne ! Joe Beckett, intérieurement, croit que c'est lui, et moi je pense que c'est moi, naturellement. Quant à la question d'amitié, je suis d'accord. Trop de gens s'imaginent que deux hommes qui se martèlent dans un ring doivent s'en vouloir. Pourquoi ? Nous exerçons un métier où il s'agit de cogner le plus fort. Nous le faisons le mieux que nous pouvons, et il n'y a aucune raison pour que ces coups de poing empêchent les sentiments. On ne peut s'empêcher d'admirer un adversaire loyal, même s'il vous met en piteux état. Et l'admiration n'entraîne-t-elle pas comme conséquence la sympathie ? Alors !

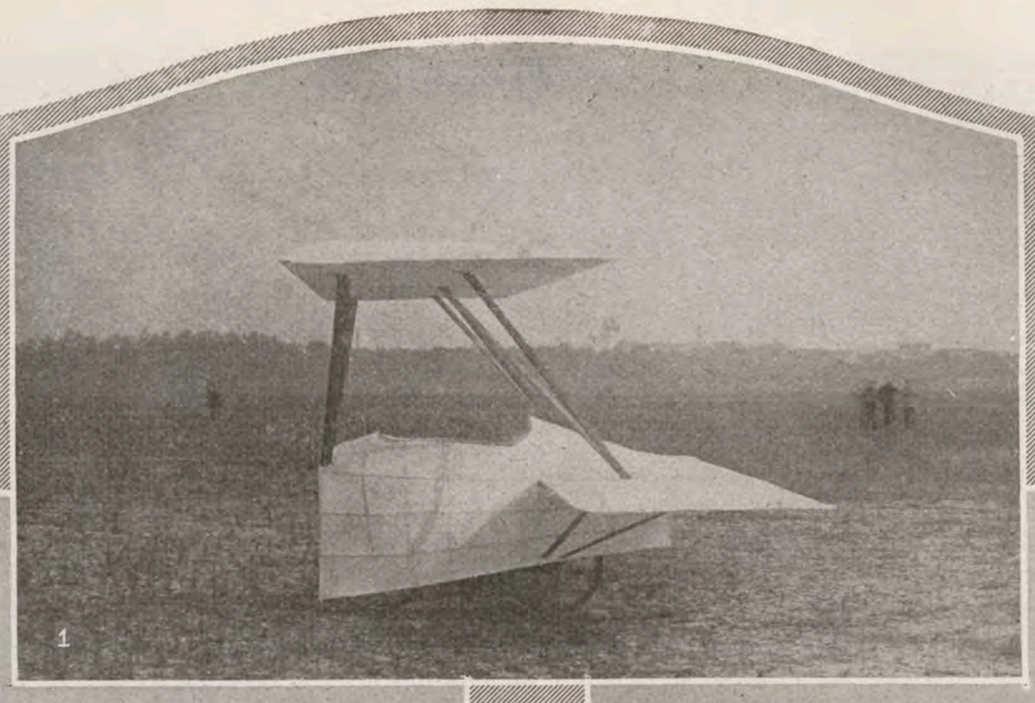
Mais ces réflexions professionnelles et psychologiques m'éloignent de mon sujet. Je vous avoue que c'est avec préméditation que j'ai fait ces zig zags. Je n'ai pas voulu opérer au moyen de directs. Il m'est trop difficile de donner un pronostic.

J'ai vu boxer Joe Beckett. J'ai une opinion sur lui, mais vous m'excuserez si je ne vous la donne pas. Elle ne regarde que Descamps et moi. Après le match, oui, je pourrais parler, et à ce moment cela ne vous intéressera plus. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai conscience de la puissance de mon adversaire. J'espère que je ne me ressentirai pas de mon éloignement du ring de cinq années, comme ce fut le cas lorsque je knock-outai Dick Smith, moins vite que je n'aurais dû le faire et que je ne l'aurais fait en 1914. Je tâcherai de ne pas mettre ma mâchoire sur le passage d'un des crochets efficaces de l'athlète robuste que j'aurai en face de moi. Je m'efforcerai de le vaincre et de conserver mon titre de champion d'Europe. Mais ce que je vise surtout, c'est la possibilité — en cas de victoire — de devenir l'adversaire du champion du monde Jack Dempsey.

Et dame, une telle perspective doit vous convaincre que si je ne gagne pas le 4 décembre, c'est que vraiment il m'aura été impossible de faire autrement. Georges Carpentier.

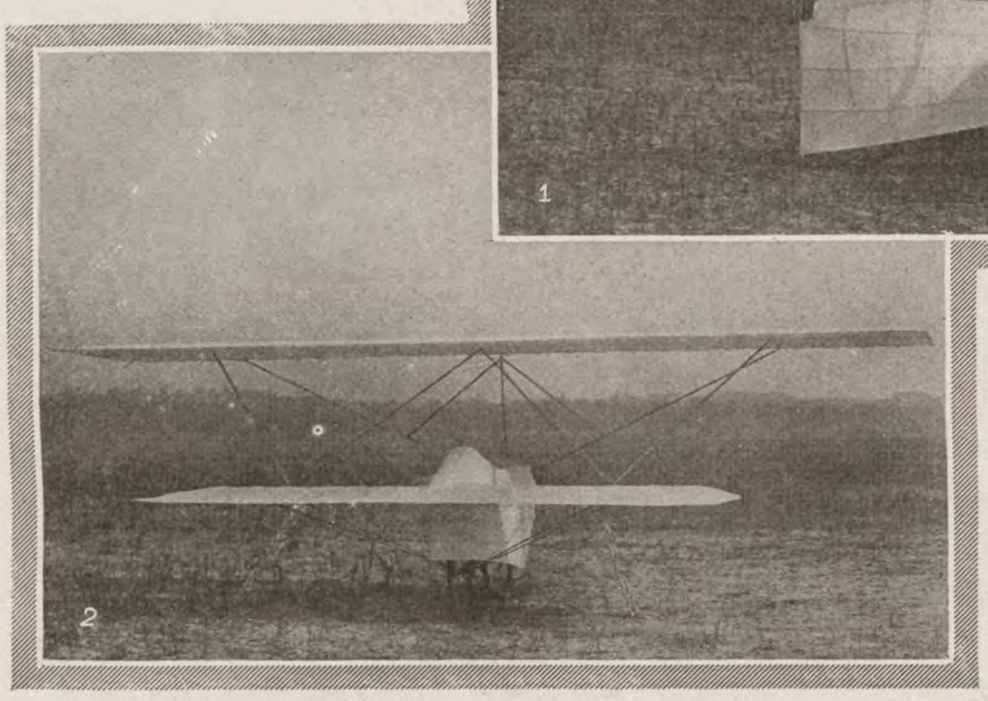
L'AVIETTE DE POULAIN.

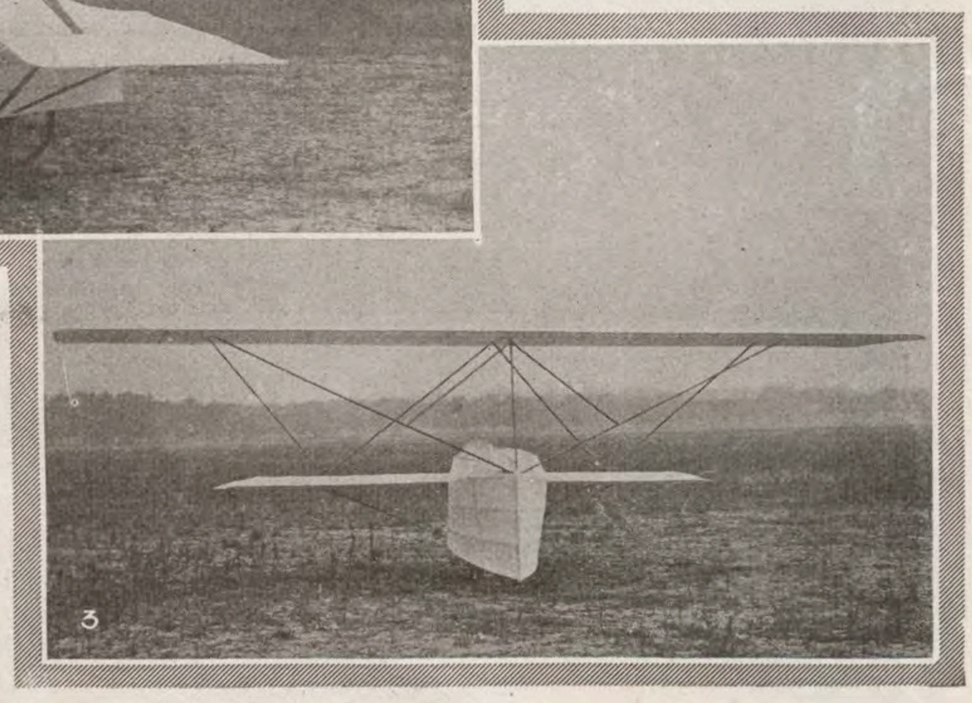
Le fameux champion Poulain, inventeur de l'aviette à laquelle tout le monde s'intéresse, a réussi par deux fois des envolées magnifiques de 12 mètres de long à 1 m. 20 de haut et de 9 mètres 50 de long à 1 mètre 50 d'altitude.



LA BICYCLETTE VOLANTE

1. L'une des aviettes de Gabriel Poulain. — 2 et 3. Celle qui se rapproche du type avec lequel il s'est élevé de terre au cours d'essais officieux. On voit que c'est un instrument fragile et pas encore prêt aux longs voyages !





" AVIETTERAI JE ? "

Par Gabriel Poulain

Inventons toujours le verbe avant de créer l'acte. Le néologisme encouragera peut-être l'instrument. J'ai d'ailleurs tort de vouloir jouer à celui qui se moque et qui rit. J'ai volé avec mon aviette, le fait est certain. Malheureusement ce n'était pas lorsqu'il le fallait. Il s'agissait d'essais officieux tout à fait réussis, tandis que ma tentative officielle fut lamentablement ratée le 3 octobre. J'espère, lorsque paraîtront ces lignes, avoir prouvé de façon indubitable, palpable... et moyennant espèces sonnantes et trébuchantes, que le vol humain est possible.

Possible ? Oui. Facile ? Non !

Trop de personnes semblent s'imaginer que le jour est proche où chacun déambulera dans l'espace à l'aide d'une aviette pratique et souple. Dieu merci, les temps ne sont pas encore révolus !

Avouez que vous ne vous attendiez pas à pareille profession de foi de la part d'un apôtre du nouveau genre de locomotion ! Vous pensiez peut-être qu'à l'aide de formules incompréhensibles j'allais vous prouver par équation la facilité du vol humain ? Vous croyiez que je vous démontrerais par A + B que l'homme est fait pour s'élever et évoluer comme un moineau ou un serin ? « Je suis oiseau, voyez mes ailes. » Eh bien ! non, détrompez-vous ! Je ne suis pas plus convaincu que le plus sceptique. Mes prétentions sont très relatives Je pars de ce principe que je puis voler pendant les dix mètres aller et retour imposés par le règlement du prix Peugeot. Je suis certain que j'y parviendrai, mais de là à supposer, comme on l'a fait prématurément, que je serais capable de voyager en aviette il y a un espace que mon engin se refuse à franchir.

On n'est jamais si bien desservi que par soi-même !

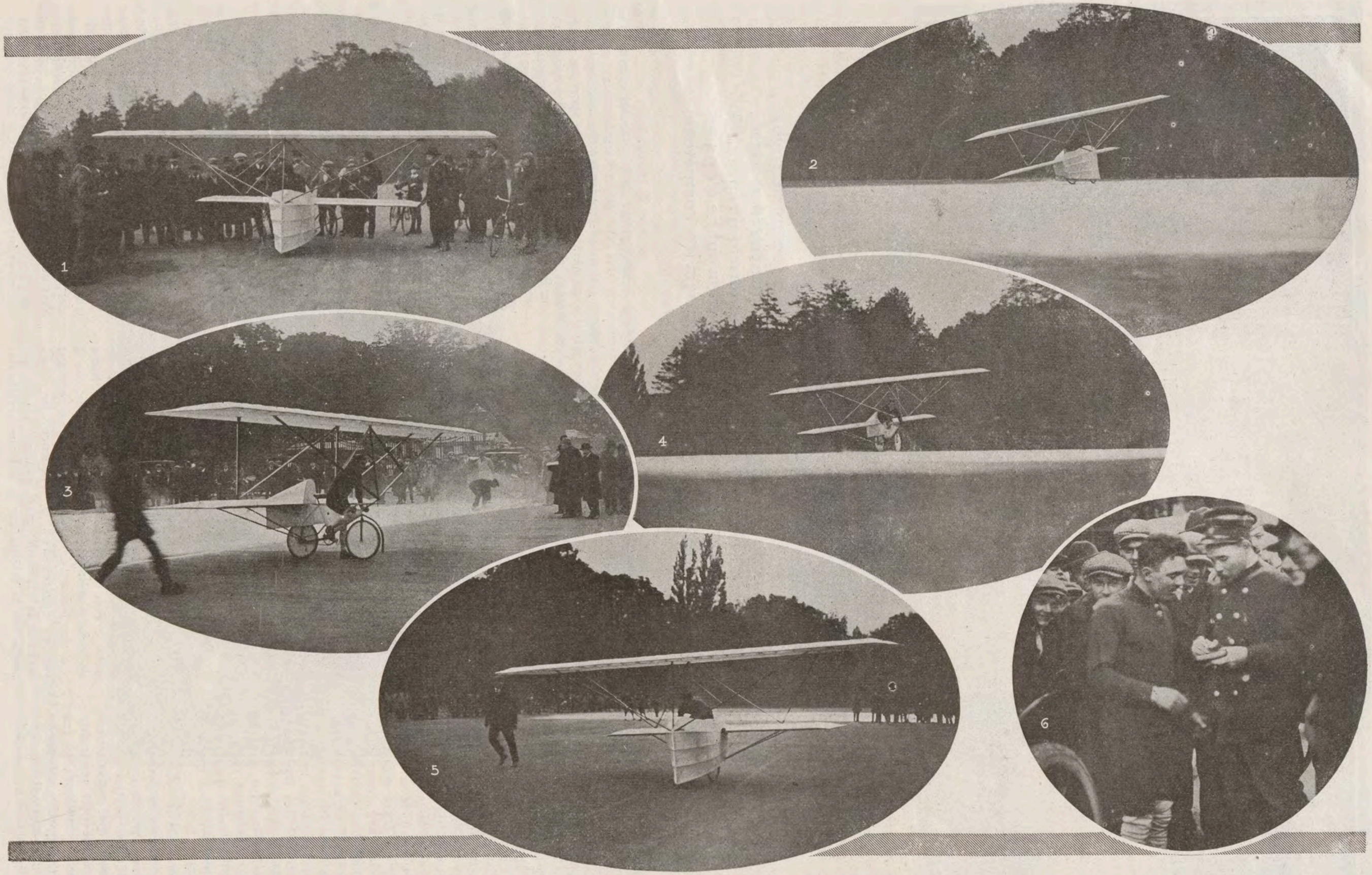
Non, je suis sincère et je ne veux pas abuser de la confiance dont on veut bien m'honorer. J'ai travaillé la question avec assez d'acharnement pour pouvoir — surtout depuis que j'ai volé — me faire une opinion basée sur l'expérience et non sur des songes creux !

A mon premier essai, je me suis enlevé à 1 m. 20 de hauteur et pendant 12 mètres de long. A ce moment, j'ai presque failli croire que la solution était découverte. Il y avait trois témoins sérieux, dont M. Mary, l'éminent ingénieur de la maison Nieuport, qui ne se serait pas laissé méprendre.

Enthousiasmé, je voulus recommencer. Une demi-heure après, je reprenais le départ. Du plâtre avait été répandu. Je me lance. Le vent me gêne et m'écarte de l'emplacement marqué par le ciment. A 100 mètres de là, je force à gauche pour passer au-dessus de la piste. La manœuvre est très pénible : il s'agit de ne rien perdre de ma vitesse — il faut au moins du 38 à 40 kilomètres à l'heure pour m'envoler quand, par un système de déclenchement, je donne de l'incidence à mes ailes. — L'appareil subit une torsion néfaste, le gauchissement est anormal, mon aviette part sur le côté. Je saute cependant à une hauteur de 1 m. 50 et me maintiens dans l'espace pendant 9 m. 50. A l'atterrissage, hélas ! je subis le contre-coup des efforts de l'envolée et je me reçois sur une aile qui casse sans scrupule. J'avais eu le tort de ne pas laisser aller mon engin droit devant lui. L'aviette est capricieuse comme une femme. Il ne faut pas la forcer.

Elle est rancunière aussi. En vérité, je vous le dis, une véritable femme ! Voyez ce qu'elle eut l'audace de me réserver le jour où je convoquai les officiels — dont c'est le métier — et les journalistes — qui détestent qu'on les fasse lever tôt ! Tout était préparé. J'espérais. Je fis de multiples essais avec mes deux différents modèles. Jamais je ne pus engager la roue arrière à suivre l'exemple de la roue avant qui s'élevait comme un cheval de steeple-chase. C'est celle-là qui me boudait lâchement et cherchait à se moquer de moi ! J'avais cependant des circonstances atténuantes à invoquer. Le rond-point de Longchamp — drôle d'idée de l'avoir choisi ! — est un nid à courants d'air. Le vent n'avait pas l'air violent, mais il m'incommodait toutefois. Il retardait mon allure et je ne pus jamais dépasser le 30 kilomètres à l'heure, notoirement insuffisant. De plus, il me fallait survoler (!) le plâtre étendu sur le sol et l'effort que j'imposais à ma direction nuisait encore à mon dessein de m'élever au-dessus du commun des mortels par mes propres moyens. La note juste fut donnée par le gardien du bois qui me dressa contravention. Lui au moins eut le geste humoristique qui me fit redescendre de mes rêves éthérés sur le plancher des humains que je n'avais pas quitté, malgré mon désir. Et j'espère qu'une autre fois je serai plus heureux, car je suis convaincu que le prix Peugeot peut être gagné, c'est le reste en quoi je n'ai pas confiance...

GABRIEL POULAIN.



LES ESSAIS DE L'AVIETTE DE GABRIEL POULAIN

Le fameux champion cycliste Gabriel Poulain qui, au cours d'essais officieux, avait réussi à s'élever à 1 mètre 20 et à 1 mètre 50 et à parcourir 12 mètres et 9 mètres dans l'espace, convoqua les commissaires pour des essais officiels, le 3 octobre, devant l'entrée de l'hippodrome de Longchamp. Nous donnons la cinématographie de ses tentatives vaines, le vent l'incommodant et l'empêchant d'obtenir la vitesse nécessaire. Un seul fait palpable... et sinistre : la contravention dressée par le garde du bois, éternel empêcheur de voler en ligne droite !

1

La CHIRURGIE SPORTIVE

Par le Dr Jacques Dedet

LE SOUS-LIEUTENANT NOGUÈS

Nogues, du R. C. F., as aux 13 victoires, est mort à la suite d'un match de rugby (5 octobre). Le médecin a constaté une embolie. Le coup reçu n'a pu entraîner ce dénouement fatal qu'étant donnée la fatigue cardiaque qu'avaient imposé au vaillant chasseur de boches les vols de longue durée à haute altitude.

2

Le docteur Jacques Dedet, ex-interne des hôpitaux, fut un joueur de rugby fameux. Nos lecteurs le savent, il est également un chirurgien remarquable et il a bien voulu réserver à la VIE AU GRAND AIR une série qui rendra les plus grands services aux organisateurs et aux sportsmen, car on oublie trop souvent sur les terrains de sport la nécessité d'un médecin de service compétent.

Depuis longtemps je me proposais de vous soumettre quelques idées sur ce sujet. Un accident récent m'incite à les exposer aujourd'hui. Les manifestations sportives comportent toutes leurs aléas. Pour quelques-unes d'entre elles, les réunions cyclistes, il est d'usage de limiter leur danger, en établissant les jours de courses un service médical régulier, comme il en existe un dans les théâtres. D'autres spectacles sportifs, au contraire, dont le danger n'est cependant pas exclu, ne comportent pas officiellement la présence d'un médecin chargé de donner les soins urgents en cas d'accident, les dirigeants et les joueurs comptent sur la bonne volonté des hommes de l'art qui de la tribune des spectateurs suivent les ébats sportifs. Il serait bon que les clubs organisent un service médical « régulier » lors de leurs journées sportives, car il est paradoxal d'admettre que dans les salles de spectacle un médecin soit plus utile, que sur un terrain de football par exemple ; les légers accidents, évanouissements, plus ou moins durables qui sont un fait courant dans les réunions théâtrales, demandent moins de soins éclairés que l'accident quelquefois sérieux qui atteint un sportif au cours de l'exercice qu'il prend.

Il ne manquerait pas de chirurgiens sportifs pour accepter cette responsabilité, au cours des réunions pugilistiques, des matches de football, des parties de hockey. Ces compétences, qui connaîtraient pratiquement ce qu'est le sport, rendraient à l'occasion un service indiscutable aux hommes mêlés à la lutte sportive, soit par les soins immédiats qu'ils leur prodigueraient, soit par les conseils qu'ils leur donneraient.

LE JOCKEY ESCOTT

Le jockey Escott, vainqueur du Grand-Steeple de 1919, sur Troytown, a fait une chute mortelle dans le Prix Congress, le 19 octobre. Les chutes de jockeys sont le plus souvent bénignes, car il y a une façon d'éviter l'accident en se recevant sur les épaules d'où la fréquence des fractures de la clavicule, mais malheur à celui qui tombe sur la tête ou sur la colonne vertébrale.

Le sport n'a pas modifié le fond même de la pathologie, mais il a ajouté un chapitre nouveau à tous ceux que nos aînés avaient approfondis. Il existe des lésions qui ne se trouvent guère réalisées qu'au cours des exercices sportifs, un assidu des terrains de sport les reconnaît avec aisance, il en conçoit le mécanisme, il recrée les conditions de l'accident, anormales pour un homme non averti ; l'étrangeté de certaines lésions peut dérouter. Un sportif sait la valeur d'un coup de poing ; à le voir partir et arriver il suppute les dégâts qu'il a produits. Un habitué des vélodromes sait la gravité des chutes des stayers et de leurs entraîneurs, la bénignité relative des accidents dans une course de vitesse pure ; un lot de coureurs de prime tombe, et les hommes se relèvent avec des écorchures. A chute égale un athlète non fatigué court dix fois moins de danger qu'un coureur qui ne lutte plus que par énergie, voilà des particularités utiles à connaître.

Nous passerons donc en revue les traumatismes sportifs les plus fréquents, mais veuillez écouter quelques remarques encore. Etablir un traitement pour un homme de sport blessé, demande des connaissances spéciales. Il se pose à son sujet des problèmes particuliers qui apparentent beaucoup son cas quand il est atteint par une blessure, à celui d'un ouvrier victime d'un accident de travail. Pour celui-ci le traitement diffère suivant le métier fait par l'accidenté. En principe, la guérison d'une fracture doit se faire dans la rectitude absolue, sans raccourcissement, avec un jeu normalement conservé des articulations voisines. Il est rare en pratique que l'on puisse atteindre cet idéal. Suivant le métier fait par l'ouvrier, suivant le sport pratiqué

par le blessé, le chirurgien cherchera la guérison dans tel ou tel sens. L'un doit avoir une jambe solide, l'autre doit surtout éviter l'ankylose de l'articulation du cou de pied, la rectitude parfaite étant secondaire. Une fracture du poignet est-elle à traiter de façon identique chez l'escrimeur ou le coureur cycliste qu'une entorse du cou de pied chez un automobiliste, un lutteur ou un coureur à pied ? Il est bon de savoir quelle est l'utilité de telle articulation pour la pratique d'un sport, de connaître les efforts auxquels seront soumis à nouveau les os consolidés. Un genou peut être suffisamment guéri pour permettre la vie normale à un individu, qui pour un sportif reste un genou malade, qui l'empêche de se livrer à son sport favori.

Tout cela est si vrai que dans les pays où le sport est en grand honneur il est certains chapitres de la pathologie qui sont beaucoup mieux étudiés que dans les autres. La pathologie et la chirurgie des lésions accidentelles du genou en particulier sont bien mieux connues des Anglais et des Américains que de nous.

Délaissons un instant cette question des traumatismes sportifs, le rôle du chirurgien sportif n'est pas terminé. Il sera souvent appelé à donner son avis au sujet d'une lésion osseuse, articulaire, d'origine tuberculeuse ou autre. On lui demande son idée sur la possibilité de pratiquer des exercices sportifs : il faut connaître le sujet sur lequel on vous interroge pour donner un avis utile ; posséder la notion des surmenages qu'exige chaque sport, quelle partie de la musculature il met à contribution, quelle portion du squelette est soumise quand on le pratique, au plus grand effort.

LE BOXEUR BALZAC

Balzac vient d'être déclaré vainqueur d'Eddie Mac Goorty sur une faute. Le coup bas donné par l'Américain a fait l'objet de chaudes discussions. Le certificat médical atteste une contusion certaine de l'aine, l'ecchymose est la signature de la faute. Plusieurs combats, le mois dernier, furent interrompus pour la même raison.

Suivant une expression heureusement imaginée d'un sportif de valeur, le Dr de Martel, chirurgien éminent, il faut avant de donner l'autorisation de pratiquer un sport vérifier le moteur et examiner la carrosserie. Les médecins vous donneront leur avis sur le moteur, cœur et poumons, les chirurgiens sur la carrosserie, muscles et os. De même que les docteurs Heckel, Belin du Coteau et autres ont étudié la force motrice, de même le chirurgien vérifiera les leviers ; il vous empêchera de vous livrer à un exercice trop brutal si votre squelette ou votre musculature présentent des points défectueux. Cette partie de la pathologie chirurgicale sportive demande à être étudiée et mise à jour comme les médecins précités ont décélé une partie nouvelle, sportive, elle aussi, de la pathologie médicale. On n'a pas impunément dans un pays, toute une génération qui entend faire du sport et, en fait, sans que les règles de l'art de soigner, ne soient un peu modifiées dans ce sens.

Si une intervention sanglante ou une immobilisation sont nécessaires, elles doivent être faites en ménageant l'avenir sportif du sujet comme on ménage chez une femme qu'on opère l'esthétique future. Tout en faisant le nécessaire on fait en sorte que l'opéré n'éprouve de son opération, par la suite, que le moins de gêne possible dans la pratique de son sport. Pour beaucoup de chirurgiens cela a peu d'importance ; vous ne pouvez plus faire du sport ? Qu'importe. Ceux-là ne savent pas ce qu'est votre amour du sport plus vivant en vous que les désirs qui hantent le gourmand, l'homme des bals, le joueur même ; ils ignorent dans quel abîme d'ennui vous plongerait une infirmité qui vous sévrerait de la pratique de votre sport favori, source de joie et de santé.

On peut donc demander avec quelque raison que dans chaque séance de boxe, à chaque match de football, lors de toute réunion sportive, il y ait de façon officielle et régulière, un médecin de service, choisi parmi les hommes qui connaissent le sport et ses dangers ; ils les restreindraient au minimum. Puis-je continuer ma course ? reprendre mon effort ? ne pas abandonner mes coéquipiers ? Il faut juger sainement, un avis n'est pas toujours facile à donner ; il ne doit nuire ni à l'équipe, ni aux organisateurs, ni à qui vous consulte. Le conseilleur doit voir d'un coup d'œil, car il connaît les efforts que réclame le sport pratiqué, si le mal s'aggravera par la reprise du jeu ou de la course ; s'il s'atténuera au contraire par le mouvement, comme la marche fait disparaître une gêne musculaire que le repos exagère.

Cette vision rapide des choses est souvent le fait d'un entraîneur très au courant de son métier et plein d'expérience ; d'un masseur depuis toujours habitué aux luttes sportives. Ces hommes auxquels manquent les études techniques donnent souvent d'excellents conseils. J'en ai vu remettre sur pied en quelques minutes des joueurs qui paraissaient devoir quitter le terrain de lutte. Mais leurs méthodes restent empiriques et faute de science ils peuvent dans quelque cas méconnaître une lésion grave ; un massage n'est pas toujours inoffensif, la malaxation d'une contusion en apparence bénigne peut entraîner des complications dont ils ne soupçonnent pas la possibilité.

Loin de moi l'idée de réduire à rien la valeur expérimentale de ces hommes, je crois en l'efficacité de leurs pratiques comme j'attache quelque importance aux médications qu'indiquent les vieilles gens de campagnes... je désire cependant un contrôle médical de leurs méthodes et mieux vaut que leur expérience souvent utile soit mise en œuvre après avis chirurgical autorisé. Et le jour où par sa présence le médecin aura rendu service en évitant une erreur grave, ce sera une heureuse compensation à cette inutilité si souvent constatée et quelquefois réelle dont a tant ri notre Molière. Dr Jacques Dedet.

PAS DE MÉDECIN

Novel, du F. C. de Lyon, est blessé au cours d'un match Possibles-Probables d'avant-guerre. Pour le soigner, il n'a autour de lui que des camarades de bonne volonté peu qualifiés pour jouer ce rôle, qui nécessite un praticien habile.

LES ATHLÈTES ANTIQUES

Trois des plus célèbres types de la statuaire antique montrant des modèles d'athlète, tels que la culture physique et le sport peuvent en fournir. Ce sont Méléagre, le Discobole de Myron et l'Apollon du Belvédère, tous trois exposés au Musée du Vatican.

Morphologie & Personnalité Physique

Par le Dr Bellin du Coteau

La *morphologie* est, au sens littéral, la description de la forme extérieure des êtres. Elle a permis la « sériation » des individus en un certain nombre de types.

A s'en tenir à la définition même, il semblerait que, basée sur l'observation, la morphologie soit nécessairement une science exacte. Dans la réalité l'accord est loin d'être fait sur cette importante question. Importante par ses données théoriques, qui per mettent de suivre l'évolution de la race ; par ses déductions pratiques aussi : étant donné l'existence d'un certain nombre de modèles humains, la morphologie peut isoler le type idéal et indiquer les retouches à faire subir à ceux qui, s'écartant de ce « canon », apparaissent par cela même, comme des anormaux.

Malheureusement les divergences de vues sont cause que les auteurs s'attardent en discussions passionnées et la lumière jaillit peu. En conséquence, dans le cours de cet article, nous chercherons à isoler des précisions, plutôt que de nous laisser entraîner à un exposé de théories qui demeurent théories.

LE CANON HUMAIN. Dès ici, le désaccord se manifeste. On perçoit combien il deviendrait difficile de s'entendre si, voulant pratiquer une mensuration, longueur ou pesée, l'appareil de mesure n'était pas toujours, une fois pour toutes, identique à lui-même. Or le canon, c'est-à-dire la règle, n'est pas admis comme unité. Au gré d'impressions personnelles chacun peut donc se permettre de construire un château en Espagne anatomique et de prôner un idéal qui est le sien.

C'est Polyclète qui, chronologiquement, est le premier des morphologistes. Nous possédons deux statues de ce sculpteur contemporain de Phidias, lesquelles servirent de modèle de beauté plastique à toute une génération d'artistes grecs. Cela n'est point un mince éloge.

On doit donc connaître le *Diadumenos* de la villa Farnèse, jeune homme ceignant son front d'une bandelette et le *Doriphoros*, jeune héros portant la lance. Ces deux éphèbes athlétiques reproduisent les mêmes proportions : la tête étant comptée sept fois et demie dans la hauteur totale.

Lysippe, de Sicyone, éleva le canon jusqu'à compter huit têtes dans son *Apoxyoménos*, athlète se frottant au moyen du strygille.

En réalité ces canons, comme le fait remarquer l'anthropologiste Anthony, sont des conceptions artistiques idéales, de forme harmonieuse, sans aucun rapport avec la science ; ils constituent peut être, au point de vue scientifique en général, et au point de vue anthropologique en particulier, un type moyen mais établi d'après des données tellement insuffisantes qu'on ne peut en tenir compte.

En regard de ces productions artistiques, nous pouvons donner quelques repères modernes plus mathématiques, fruit de statistiques importantes.

Un grand nombre de facteurs interviennent d'ailleurs dans l'établissement des moyennes. En ce qui concerne la taille, nous voyons par exemple, d'après les chiffres fournis par le Comité Anthropométrique de la British Association qu'elle varie dans des proportions notables suivant la race observée.

C'est la race anglo-saxonne qui tient la tête. La plus haute taille est celle de l'ouvrier anglais avec 1 m. 74. Laissant de côté les influences sociales, l'Anglais, en général, possède une taille de 1 m. 70. C'est aussi celle du Norvégien. Les Français, Hollandais et Hongrois ont 1 m. 67 ainsi que l'Allemand. Le Russe, le Belge, le Suisse sont moins grands de 0.005 millimètres.

On voit combien les variations du type humain peuvent rendre difficile l'établissement du type « étalon ». Faut-il ajouter qu'en France, la classe bourgeoise est plus grande que la classe ouvrière alors qu'en Angleterre cette dernière, tout au contraire, la domine de deux centimètres.

Les chiffres suivants sont donc sujets à controverses. Cependant nous les reproduisons d'après Quidet et d'autres auteurs cherchant non plus à établir le canon idéal mais la moyenne des mensurations à différents âges.

SEXE MASCULIN			SEXE FÉMININ		
Age	Taille.	Poids.	Age	Taille.	Poids.
—	—	—	—	—	—
1 an..	0 m. 69	6 ks. 150	1 an..	0 m. 68	9 ks. 100
5 ans.	0 m. 98	16 ks.	5 ans.	0 m. 98	14 ks. 500
10 ans.	1 m. 28	25 ks. 300	10 ans.	1 m. 26	23 ks. 850
15 ans.	1 m. 54	45 ks.	15 ans.	1 m. 53	43 ks. 950
20 ans.	1 m. 67	62 ks. 500	20 ans.	1 m 57	53 ks. 300
25 ans.	1 m. 68	64 ks. 800	25 ans.	1 m. 57	55 ks.

F. JANSSON

Le Suédois F. Jansson, vainqueur du triple saut aux Championnats scandinaves. Il détient le record de Suède avec 14 mètres 95 centimètres.

1

LES SAUTEURS SUÉDOIS SE PRÉPARENT A L'OLYMPIADE

2

BO-EKELUND

L'athlète Suédois Bo-Ekelund vient de battre le record scandinave du saut en hauteur avec 1 m. 93, au Stade de Stockholm.

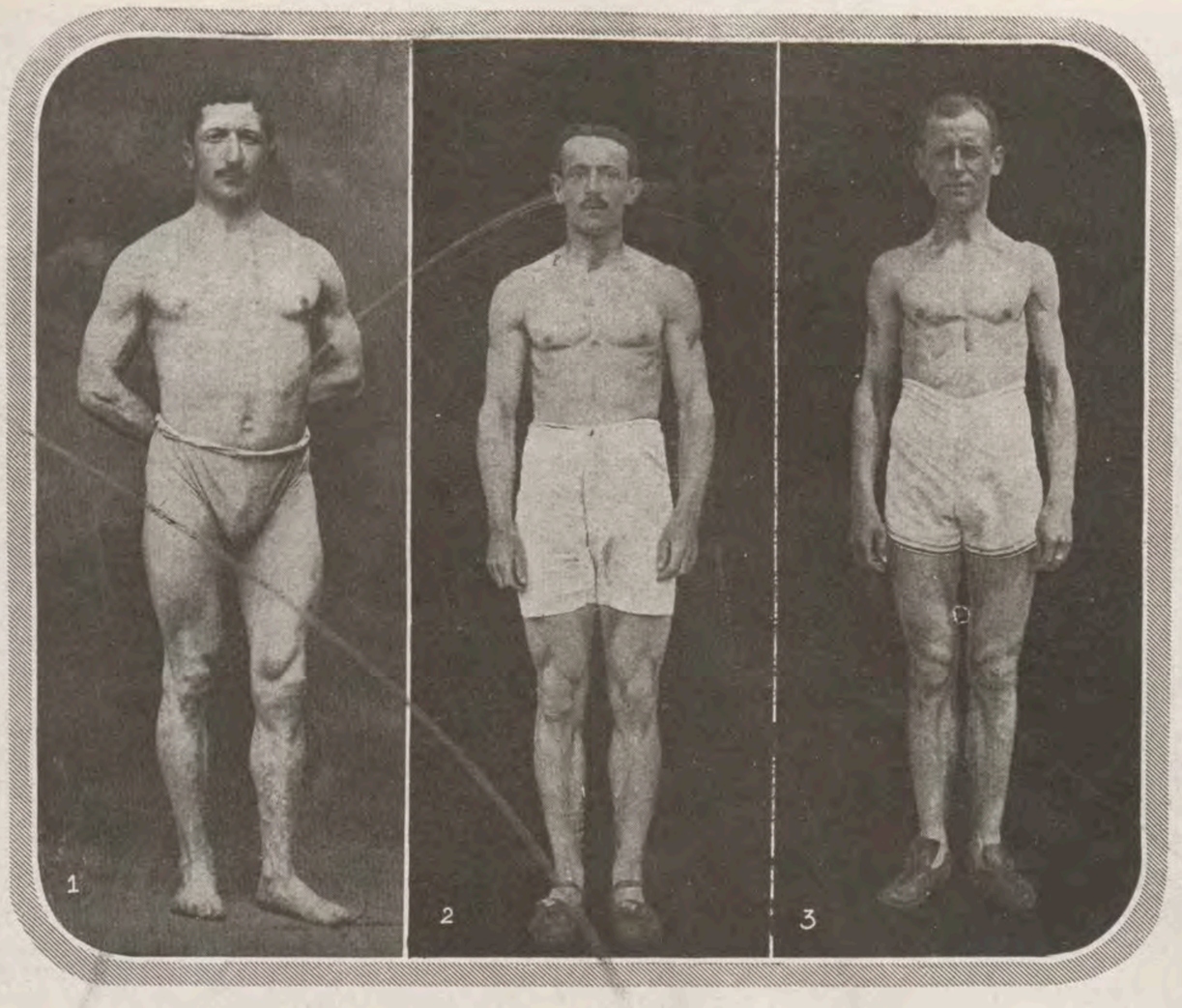
Ne voulant pas abuser des chiffres nous nous abstiendrons des mensurations visant l'augmentation du périmètre thoracique et des membres.

Les données précédentes — artistiques ou mathématiques — fournissent les seules précisions actuelles sur le canon humain.

LES DIFFÉRENTS TYPES MORPHOLOGIQUES

Autour de ce modèle, de cette normale se groupent les variations individuelles. Extrêmement nombreuses elles ont donné lieu à un certain nombre de classifications.

Sigaud de Lyon, Chaillou et Mac Auliffe ont décrit ainsi quatre types, desquels nous devons retenir surtout la division en longiformes et latiformes, individus allongés ou trapus. Cette division répond bien exactement à la réalité, plus particulièrement en ce qui concerne la cage thoracique. Il existe des « courtauds » et des « sveltes ».



LES TROIS TYPES HUMAINS

Étude morphologique faite au moyen de trois photographies : le premier répond au type antique de l'Hercule, le second est l'homme normal, le troisième, si nous osons ainsi nous exprimer, est le type moderne... de la bouteille de Saint-Galmier.

Cette différenciation se retrouve dans l'échelle des êtres et M. Baron, professeur à l'École d'Alfort départage les animaux en « brévilignes » et « longilignes ». Parmi les chiens le bouledogue est bréviligne et le lévrier longiligne.

Ces deux types, opposés anatomiquement, diffèrent au point de vue fonctionnel : le latiforme de par ses membres courts est apte aux mouvements de force alors que le longiforme est vite. Le contraste est particulièrement net entre les classes « aisées » dont les professions relèvent plus de l'adresse et la classe ouvrière des travailleurs manuels qui, soumis à des efforts pénibles, évolue vers le type latiforme.

De nombreuses exceptions confirment cette règle. Cependant elle se trouve, dans la pratique, fréquemment vérifiée.

Nous ne saurions nous étendre sur les nombreux schémas proposés. Celui du médecin major Thooris vise à séparer les individus en cérébraux, respiratoires, digestifs, etc. La superposition un peu artificielle entre les données anatomiques et physiologiques, prête à des interprétations nombreuses. L'intérêt de la classification Thooris n'est pas purement spéculatif comme on pourrait être tenté de le croire. C'est, en effet, à l'occasion de l'amendement Breton (article 9 de la nouvelle loi militaire) que ces questions de « maquignonnage humain » ont été agitées en 1914. Cet amendement était ainsi conçu :

« L'emploi de chacun est fixé, dans la mesure du possible suivant ses aptitudes physiques, morphologiques et professionnelles. »

L'étude de la forme humaine n'est donc point uniquement du domaine artistique ou scientifique, voire même militaire, mais elle est susceptible d'intéresser l'éducateur physique ou le manager qui se proposent également de dépister les aptitudes et, celles-ci une fois connues, d'en obtenir la meilleure utilisation.

Pour éclairer dans la mesure du possible, ce sujet dont l'imprécision apparaît à chaque donnée nouvelle, il nous semble avantageux d'emprunter une comparaison d'ordre psychique.

Il est facile de sérier, intellectuellement, les individus en normaux et anormaux. Il est possible parmi les normaux de différencier deux catégories : les normaux doués d'un cerveau supérieur, les normaux avec manifestations cérébrales inférieures. Mais nous nous heurtons à des difficultés insurmontables si nous voulons pousser plus loin, précisément parce que la personnalité psychique est quelque chose d'extrêmement complexe et divers.

Physiquement la multiplicité des physionomies arrête vite les tentatives de classification. Le nez est busqué, aquilin, etc., mais que de types intermédiaires !

Anatomiquement, examinant le sujet dans son ensemble, au lieu de le « dévisager » le morphologiste trouvant de grands cadres peut y faire entrer des modèles sensiblement identiques. Mais il est absolument nécessaire de savoir se borner à cette précision relative, à ce jugement *grosso modo*, sous peine de forcer le cadre et d'y faire artificiellement entrer le sujet.

SCHÉMA MORPHOLOGIQUE A L'USAGE DES SPORTIFS.

Ce schéma ou plutôt ces schémas sont simples. Ils reposent sur un principe émis par le médecin-major Thooris auquel nous avons fait subir quelques modifications d'adaptation.

« Si l'on fait passer un plan horizontal par le sommet des crêtes iliaques, le corps se trouve divisé en deux segments, l'un supérieur comporte la tête, le thorax la majeure partie des membres supérieurs et une petite partie de l'abdomen ; le segment inférieur du corps comportera par contre la majeure partie du ventre et les membres inférieurs avec une portion très petite des membres supérieurs... Chez les uns le segment supérieur du corps domine . Chez les autres le poids lourd est en bas. »

Telle est la classification véritablement simpliste de Thooris qu'il adopta pour le département des recrues en individus à tendances anatomiques, fantassin ou cavalier.

Nous étant trouvé en présence de contingents importants il nous a fallu, pour un mobile différent, recherchant la prédisposition individuelle pour l'obtention du maximum de rendement physique arriver à un schéma morphologique de constitution rapide et dans lequel chaque individualité trouve sa place.

Examinant un « lot » quelconque, nous pouvons, à première vue, constituer trois groupes suivant la constitution générale :

1° Les supérieurs à la normale.
2° Les normaux.
3° Les inférieurs à la normale.

Simplifiant la terminologie, nous les désignerons respectivement par trois signes

\+ = et —

Empruntant alors à Thooris, nous rechercherons dans chacun de ces groupes la prédominance supérieure ou inférieure. Tissié de Pau nous fournit, dans cet ordre d'idées, une division, plus physiologique que celle de Thooris, en train supérieur ou train individuel, train inférieur ou social.

Reprenant les signes +, = et —, nous compléterons la fiche signalétique de chaque sujet des trois grandes classes précédentes :

Train supérieur +, = ou —
Train inférieur +, = ou —

Il y a loin de ce schéma ardu à l'harmonie du canon d'un Doriphore. Mais il ne laisse aucune place à la divagation artistique. Il enferme le juge dans des précisions.

On reconnaîtra sans peine l'importance technique de cet essai de morphologie sportive. Par lui le manager jugera la personnalité physique : en anatomie comparée le lévrier est coureur et le dogue boxeur.

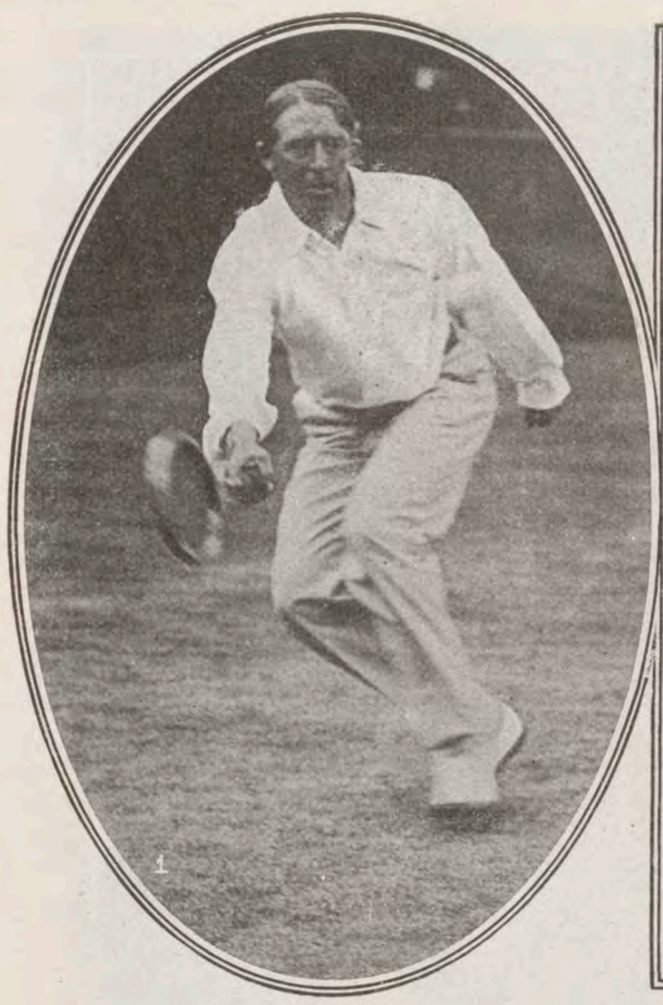
L'éducateur, à la période d'impersonnalité de malléabilité, pourra, d'après ces directives, orienter chaque élève, modifier les prédominances, arriver à l' « harmonie du tout » que réclament, avec Vincent les rénovateurs de la race.

Docteur BELLIN DU COTEAU.

LE TOUR DE PARIS

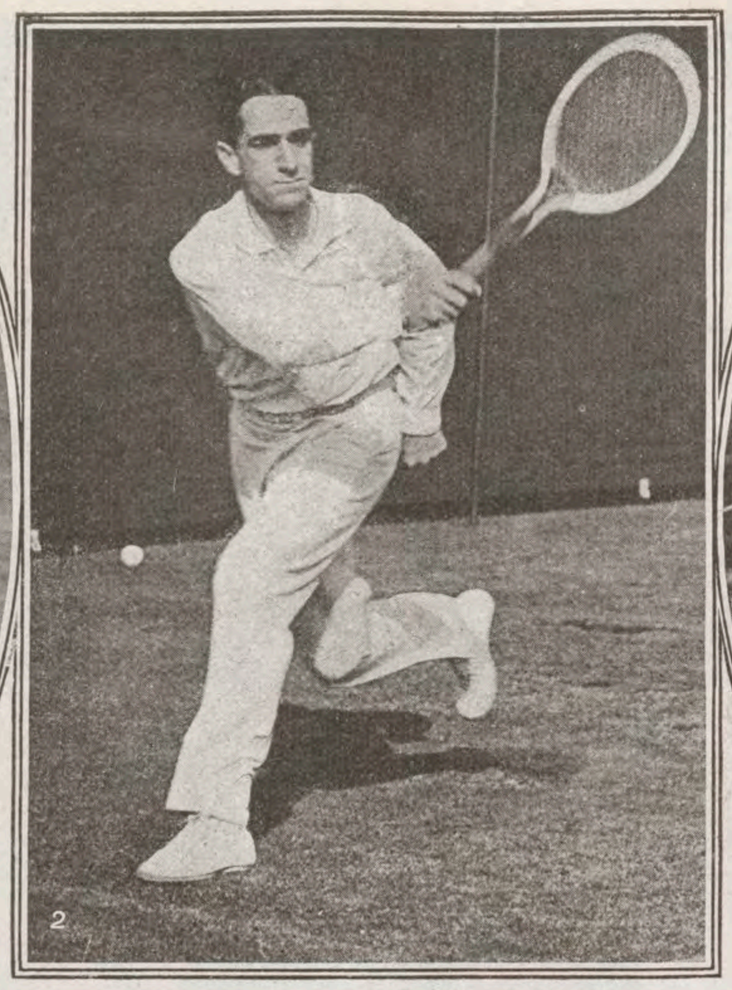
Le Tour de Paris (42 kil.) s'est disputé le 5 octobre et est revenu à Henri Siret. — 1. Le Belge Picard, 2e, en 3 h. 14 m. 26 s. — 2. Le départ du Tour, donné par Georges Carpentier. — 3. Le duel Vermeulen-Waltispurger pour la coupe de l'heure, gagné par Vermeulen avec 16 kilomètres.

4. Henri Siret, vainqueur une fois de plus du Tour de Paris, a couvert les 42 kilomètres du parcours en 2 heures 56 minutes.



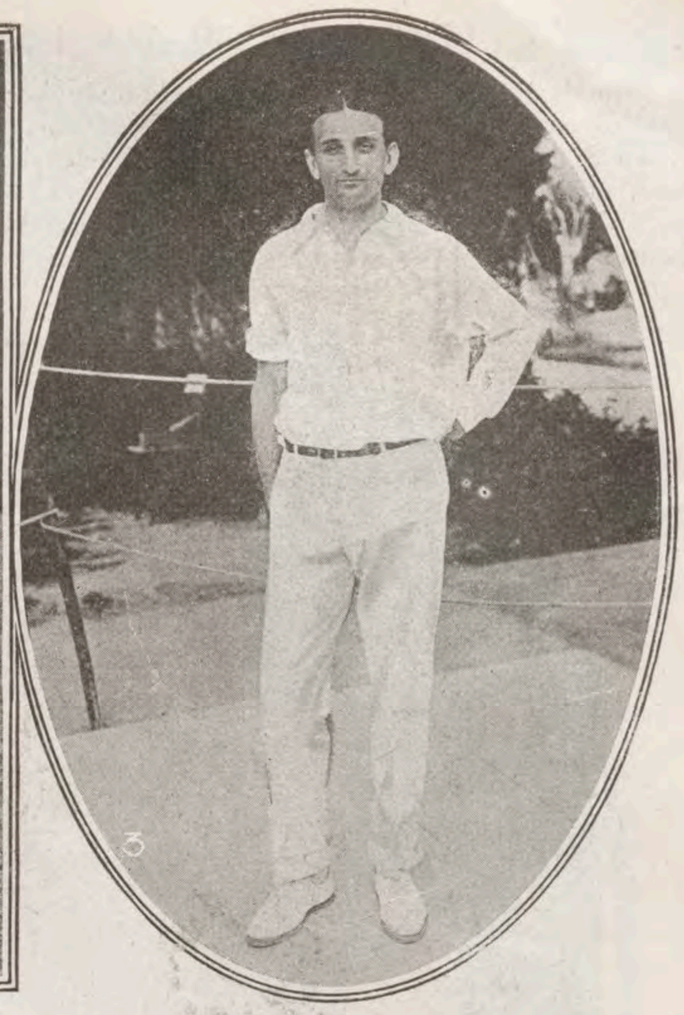
WILLIE RITCHIE

Malgré ses 49 ans, Willie Ritchie est toujours le joueur anglais le plus régulier. Il est le seul ayant pris un set au champion Australien Patterson, au tournoi de Wimbledon de 1919.



MAX DECUGIS

Le vétéran français, dont on ne doit jamais douter, a toujours fait preuve d'expérience et de courage, même quand il semblait hors de forme. La guerre n'a pas eu raison de sa valeur.



N. MISHU

Le joueur roumain N. Mishu s'est révélé cet hiver, dans le Midi, en battant à trois reprises le Français Max Decugis. Il est décevant et en même temps prodigieusement dangereux.

Les Championnats sur Courts Couverts

Par W. Laurentz

Les championnats du monde sur courts couverts ont eu lieu pour la première fois en 1913 à Stockholm. Les gagnants en furent Wilding en simple, Decugis-Germot en double et Decugis-Mme Fenwick en double mixte.

Cette année ils se jouent au Sporting Club de Paris et s'annoncent comme un grand succès, car en dehors des meilleures raquettes françaises telles que Mlle Lenglen, Gobert, Laurentz, Decugis un grand nombre de champions étrangers viendront disputer le titre. Les plus notoires sont les Anglais d'abord. Mrs. Lambert-Chambers — si elle se décide au déplacement — et ensuite Davson, Ritchie, Dixon et Thurnbull. Je citerai encore le roumain Mishu, qui s'est révélé l'hiver dernier dans le Midi, en battant trois fois Decugis, la joueuse californienne Miss Ryan et les Belges de Borman, Washer et Lammens. Nous verrons probablement une équipe suisse composée de Martin, Jurretini et Bonetti et il a même été question de joueurs américains connus.

Comme l'on peut voir par cet exposé les championnats n'auront rien à envier à ceux d'avant-guerre et les joueurs allemands qui furent des assidus de nos tournois seront avantageusement remplacés par l'équipe anglaise, de toute première classe.

Quel pays a la plus grande chance de remporter la victoire ? Au risque de me voir contredire une fois de plus par les événements, je dirai sans hésitation, la France. Le simple ne devrait pas échapper à Gobert, qui a toujours joué merveilleusement sur courts couverts. Malgré sa défaillance contre Kingscote dans la Coupe Davis, je ne crois pas qu'aucun des joueurs anglais présents puisse le battre ; quant à ses adversaires français, il joue presque toujours au mieux de sa forme contre eux, et lorsque Gobert est au mieux de sa forme, il ne reste qu'à s'incliner.

Que feront Decugis et Laurentz ? Decugis a montré une bien mauvaise forme contre Gobert à Cabourg et à Houlgate où il a été battu chaque fois très facilement en trois sets, mais Max a toujours défendu sa chance avec acharnement dans les grandes épreuves et l'on peut espérer que cette fois encore sa grande expérience et son courage lui permettront de se classer dans les tous premiers. Reste Laurentz, qui après avoir fait une très mauvaise exhibition à Wimbledon est revenu en forme à Deauville dans la Coupe Davis gagnant le double avec Gobert en trois sets contre l'équipe anglaise Roper-Barrett-Thurnbull et résistant cinq sets contre Kingscote et ensuite contre Davson, match qu'il avait des grandes chances de gagner sans le déchirement d'un muscle de la cuisse qu'il s'est fait à la fin du premier set. S'il joue dans la même forme au Sporting et si son côté n'est pas trop chargé par le tirage au sort, il peut se classer assez loin.

Parmi les joueurs anglais je crois que les plus dangereux seront Ritchie et Davson. Ritchie malgré ses quarante-neuf ans, nous a démontré à Wimbledon qu'il était toujours un adversaire redoutable ; il est d'ailleurs le seul joueur qui ait pris un set à Patterson dans ce tournoi. Quant à Davson, il est certainement le meilleur joueur anglais sur bois.

Quelques mots encore sur Mishu, qui à mon avis sera l'outsider dangereux du championnat : joueur généralement méconnu, à cause de son style bizarre et peu classique, il a néanmoins un excellent jeu de fond qui peut lui permettre de profiter d'une défaillance d'un joueur classé très au-dessus de lui.

Le simple de dames devrait, à mon avis, se passer entre Mlle Lenglen, Mrs Lambert-Chambers et peut-être Miss Ryan, avec une préférence pour notre championne malgré que ce soit ses débuts sur courts couverts.

Quant au double mixte, il doit revenir régulièrement soit au partenaire de Mlle Lenglen soit à celui de Miss Ryan, toutes deux, supérieures au filet.

Dans le double hommes, les équipes françaises se composeront de Gobert-Laurentz et vraisemblablement de Decugis-Albarran. Elles ont une toute première chance de se classer en finale, avec comme adversaires les plus redoutables, Ritchie-Davson. Le double dames reviendra certainement à l'équipe championne de Wimbledon, Mlle Lenglen-Miss Ryan.

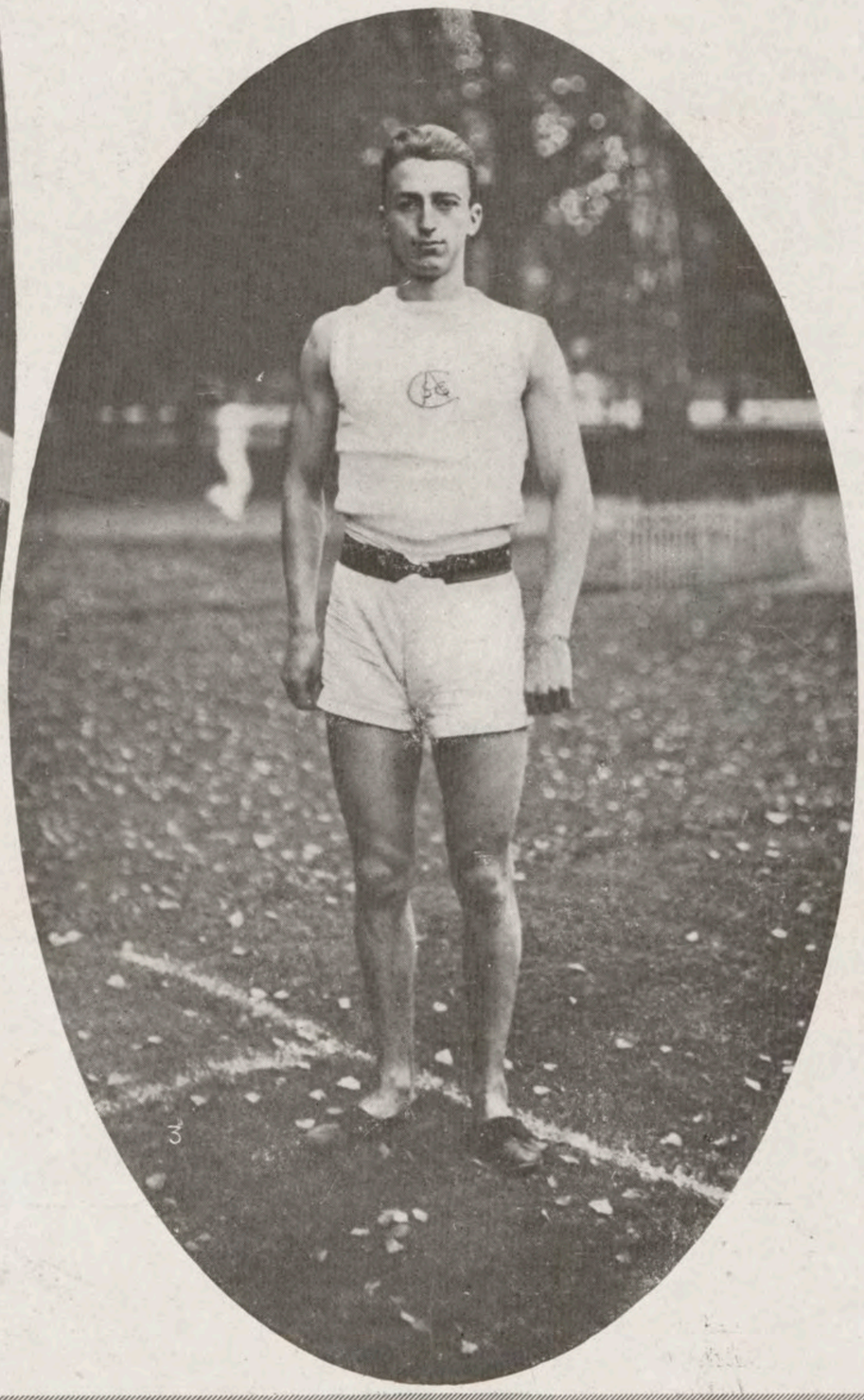
W. Laurentz.

1

2

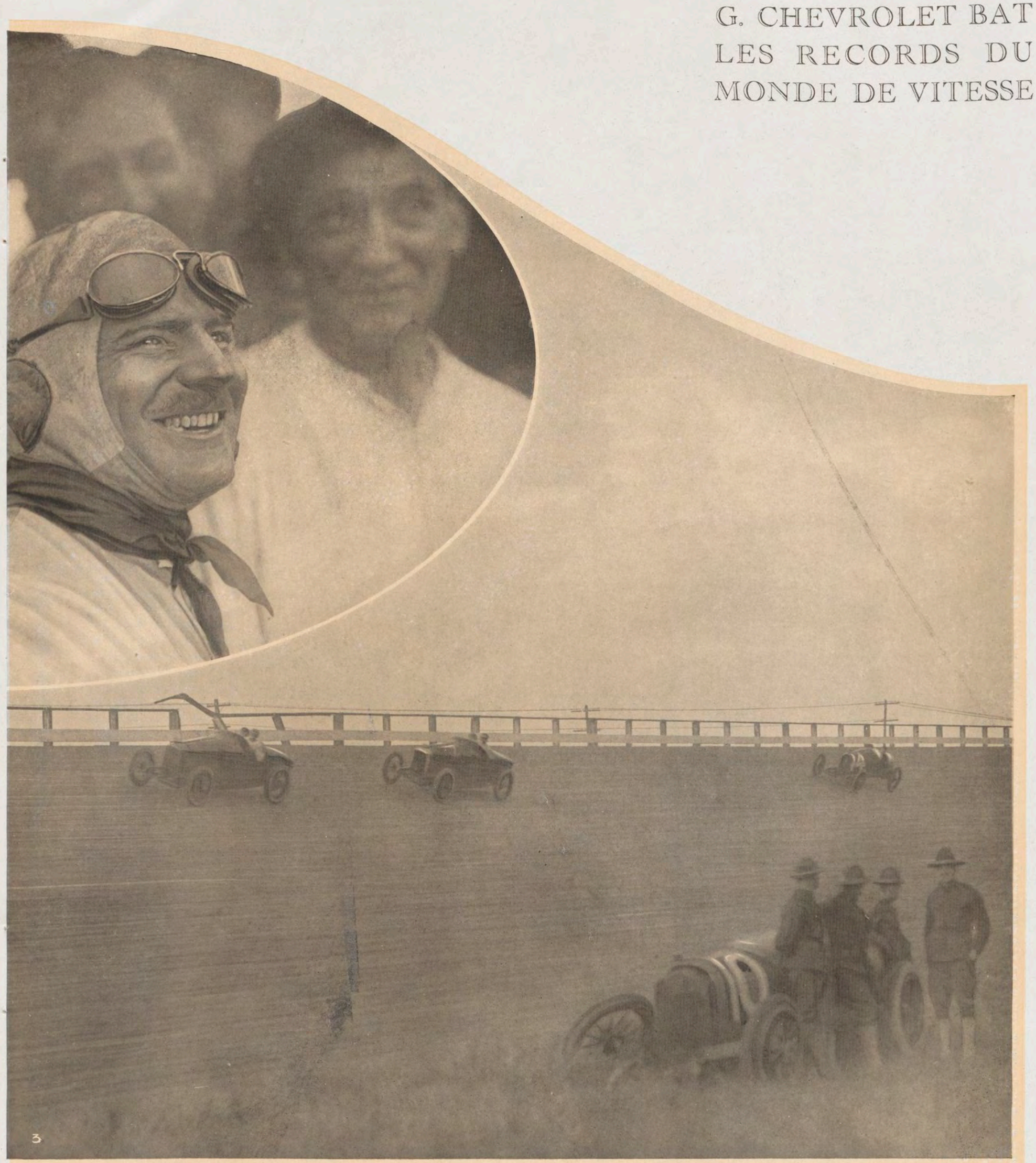
LA JOURNÉE DU ROOSEVELT

La classique journée du Roosevelt s'est disputée le 26 octobre, à la Croix-Catelan. La victoire du prix Roosevelt (4.827 m.) revint à Denis, battant le record de Louis de Fleurac, en 15 m. 2 s. Denis démarra aux 350 mètres et réussit à s'assurer 15 mètres sur Guillemot 2e. Le prix Ravaut (200 m.) fut gagné en 24 s. par Tirard. — 1. Un passage dans le Roosevelt ; 2. Denis ; 3. Tirard.



3

G. CHEVROLET BAT LES RECORDS DU MONDE DE VITESSE



5. — *LES CONCURRENTS EN VITESSE*

En haut, le vainqueur des 150 milles, Gaston Chevrolet. En bas, les concurrents au début de l'épreuve. Louis Chevrolet tint la tête jusqu'aux 110 milles, moment où sa voiture prit feu et où son frère Gaston Chevrolet s'assura alors la première place.

LE RÉFUGIÉ MASCOTTE

Émile Gallot eut son père tué à la guerre. Sa famille, sa maison furent anéanties par les Allemands, à Château-Thierry, au cours d'un bombardement. Lui seul échappa. Il fut recueilli et adopté par la sœur de Wharton Donaldson, fameux footballer de Pannsylvanie. Il est le fétiche de la célèbre équipe, ce qui prouve qu'un bienfait n'est jamais perdu !

REVUE DES SPORTS

✣ INFORMATIONS ET RÉSULTATS DU MOIS D'OCTOBRE 1919 ✣

Nous prions nos lecteurs, photographes amateurs, de nous envoyer les photographies des gagnantes et gagnants des principaux prix locaux ou régionaux de tennis, golf, équitation, régates, polo, etc. La VIE AU GRAND AIR entend, en effet, encourager et souligner tous les efforts sportifs. Joindre une légende précise et détaillée. Nous désirons également porter nos efforts sur le sport en Belgique et en pays reconquis. Nous serions donc reconnaissants à tous ceux qui voudront nous aider dans notre tâche. Dernier délai de réception à Paris : le 30, pour le numéro du 20 du mois suivant.

AU FIL DU MOIS

LE Salon de l'Automobile a été le grand événement du mois. Jamais on n'aurait pu supposer que si peu de temps après la guerre les constructeurs auraient réalisé un effort semblable. Rendons justice également à la clientèle qui sut fêter cette renaissance comme il convenait, plus même qu'il ne convenait, car les commandes ont dépassé de beaucoup les offres. Mais tout se tassera et bientôt seuls les culs-de-jatte ne rouleront pas en auto.

C'est avec joie que nous enregistrons les résultats obtenus par nos industriels. Alors que le gouvernement donnait un exemple si remarquable de ce qu'on ne peut faire avec de la négligence et de l'indifférence, eux ont tenu à nous montrer ce que le travail et l'organisation parvenaient à procurer. Ceci ne console pas de cela, mais donne cependant de l'espoir pour tout ce qui n'est pas service public.

Si nous n'étions pas convaincus à ce sujet, il nous suffirait de jeter un regard sur le sabotage conscient et méthodique de notre aviation. Profitez d'une éclaircie dominicale et allez vous promener du côté de nos aérodromes officiels. Le spectacle effarant qui vous sera offert vous plongera dans la stupéfaction. Vous vous demanderez en revenant « ce que vos yeux ont vu » ! Vous croirez sortir d'un cauchemar. Là-bas et dans tous les endroits où sont garés des avions militaires, vous constaterez que des appareils absolument neufs, n'ayant jamais servi, gisent pourris, déchiquetés, inutilisables. Et ce, par tas de 20, 30, 50 et même 100 ! Quant au matériel remis par l'ennemi, représentant également des millions et des millions, il est logé à la même enseigne... c'est-à-dire à la belle étoile. Nous pourrions parler aussi de la façon dont on organise les raids aériens militaires, mais nous serions entraînés trop loin. Qu'il nous suffise de déclarer que l'harmonie est absolument parfaite au point de vue de l'assassinat progressif, certain, rapide de notre pauvre grande aviation à laquelle la France doit tant.

Chaque fois que la politique et le gouvernement s'introduisent dans les questions sportives — les seules dont nous ayons à nous occuper — on est obligé de reconnaître qu'ils n'ont pas la main très heureuse ! La prochaine législature modifiera-t-elle ces errements ? Souhaitons-le, mais ce serait trop beau, vraiment ! Un groupement avait pris l'initiative d'exiger des candidats à la députation de s'engager à prendre les intérêts du sport. Les apprentis-parlementaires avaient promis. Quand on est dans cet état, on promet toujours ! Toutefois j'ai peur que rien ne soit changé au cours des années qui vont suivre. Il aurait fallu un mouvement de grande envergure, nous n'avons eu que de pénibles essais dont aucun ne semble devoir être transformé en but : celui que nous recherchons. Et ce n'est pas parce que Fonck serait élu que l'aviation serait sauvée !

Un Parlement conscient de son devoir patriotique aurait voté les crédits nécessaires pour la préparation de nos athlètes à l'Olympiade. Mais avec le gouvernement, quand on obtient de l'argent, il n'arrive que lorsqu'on n'en a plus besoin ! C'est pourquoi les sportifs vont recourir à une vaste souscription nationale. A la bonne heure ! Enfin, peut-être va-t-on voir sortir billets bleus de formats divers des escarcelles si copieusement remplies pendant la guerre. A vos poches, mécènes en léthargie et nouveaux riches. Apportez vos oboles : entre nous vous devez bien ce petit sacrifice à la race qui vous a sauvés et dont les souffrances vous ont permis de réaliser de si beaux bénéfices.

Nous arrivons tout naturellement à la fameuse question si discutée : les Alliés doivent-ils ou non rencontrer les neutres qui matchent les Empires centraux ? Après l'U. S. F. S. A., l'U. V. F. vient de répondre par un non catégorique. Les uns ont approuvé, les autres se sont insurgés !

Nous nous obstinons à considérer que les fédérations ont raison. La question ne se pose même pas pour les sports mécaniques. En athlétisme, il s'agit du muscle. Et les hostilités nous ont prouvé qu'il avait son intérêt, n'est-il pas vrai ? Donc, des championnats auxquels seraient admis des concurrents n'hésitant pas à se mesurer avec l'ennemi, donneraient à celui-ci une ligne exacte sur notre valeur. C'est ce qu'il faut éviter. Laissons le sportif allemand ou autrichien dans sa solitude et n'hésitons pas à boycotter les neutres trop souples... oubliant le passé ! — J.M.

CALENDRIER

- 22 novembre. — GOLF : Chantilly, Prix Engles Lodge, 18 trous par handicap. — La Boule, Prix de Jouy-en-Josas, handicap par coups.
- 23 novembre. — AUTOMOBILE : Sicile, La Targa Florio, circuit de Madonie.
- 24 novembre. — BOXE : Londres, Frank Goddard contre Victor Le Laglen. — FOOTBALL-RUGBY : Paris, Stade Français contre Aviron Bayonnais.
- 25 novembre. — CYCLISME : Paris, Grand Prix de le Polymultiplié.
- 28 novembre. — BOXE : Paris, Championnat d'Europe poids coqs : Ledoux contre Walter Ross.
- 4 décembre. — BOXE : Londres, Carpentier contre Joe Beckett.
- 6 décembre. — GOLF : Chantilly. Prix des Fontaines, 18 trous par handicap.
- 14 décembre. — FOOTBALL-RUGBY : Bayonne, Stadoceste Tarbais contre Aviron Bayonnais.
- 19 décembre. — AVIATION : Ouverture au Grand-Palais du Salon de l'Aéronautique.
- 25 décembre. — NATATION : Paris, Coupe de Noël, Traversée de la Seine au Pont Alexandre-III. — FOOTBALL-RUGBY : Bayonne, Stade Français contre Aviron Bayonnais.
- 26 décembre. — BOXE : Londres, Joe Beckett contre Dick Smith, Charles Ledoux contre Pal More, Francis Charles contre Griffiths.

POUR COMMÉMORER LES SERVICES RENDUS PAR L'AUTOMOBILE AU COURS DES HOSTILITÉS, ON A ÉLEVÉ DEVANT LE GRAND-PALAIS CE MONUMENT DU AU SCULPTEUR PIRON.

FOOT-BALL RUGBY

DE QUELQUES AMÉLIORATIONS

LA situation d'un arbitre est une des plus dangereuses que puisse occuper un homme, serait-il un hercule ! Au cours d'un match, il est deux cas parmi ceux qui peuvent se présenter à lui qui mettent sa loyauté à rude épreuve ; il serait agréable pour ceux qui affrontent la rage des joueurs et la colère borgne des foules, que soient solutionnés les deux petits problèmes suivants :

1° Un joueur ne peut pas jouer son ballon à la main quand il est à terre. Dans quelles unités doit-on considérer qu'un homme mis à terre puisse faire une passe ? Plaqué aux pieds devant les buts adverses, un joueur tombe avec son ballon, se ressaisit et, s'étant retourné sur le côté, passe le ballon à un de ses coéquipiers, alors que son adversaire tient amoureusement ses jambes entre ses bras, qu'il espérait sauveurs. Doit-on siffler la faute, si le joueur a accompli cette passe en toute liberté, le ballon tenu entre ses mains et ne touchant pas le sol ? Tout homme plaqué doit-il de façon absolument obligatoire jouer le ballon aux pieds, si rien de la part de l'adversaire vient l'empêcher de passer son ballon à la main, de se relever même et de continuer sa course. Je tombe à un mètre de la ligne blanche adverse, plaqué par l'ennemi, celui-ci desserrant son étreinte, puis-je, rassemblant mes forces, l'entraîner à mes pieds et ramper jusqu'à l'essai ? Une réponse théorique est assez facile à donner ; pratiquement, ce problème sous les divers aspects où il se présente, n'est pas solutionné ;

2° Qu'est-ce exactement qu'un "en avant". Le demi d'ouverture reçoit de son demi de mêlée, le ballon. Celui-ci rebondit sur ses mains, ses avant-bras, fait un léger bond, et sans avoir touché terre est repris par le joueur. L'arbitre doit-il siffler un "en avant" ? Je le pense, certains disent non. Pourquoi sifflerait-il alors un en avant dans le cas suivant qui n'est que l'amplification du premier ? L'ailier arrive seul seul sur l'arrière adverse, il ne peut espérer feinter, il ne peut crocheter, que faire ? De la main, il lance le ballon par dessus la tête de l'arrière au moment où il arrive sur lui, contourne ce dernier obstacle, reprend son ballon et va marquer l'essai. Répondez ? Tout rebond en avant du ballon, si minime soit-il, ne serait-il dû qu'à un choc léger du ballon sur le bout de vos doigts, n'est-il pas une faute qui doit être sifflée. Annihileriez-vous cependant, pour une vétille pareille, l'effort de toute une équipe ? Problème. — JACQUES DEDET.

DÉBUT DE SAISON

LE mois d'octobre a vu le réveil des joueurs de Rugby ; les matches joués donnent déjà quelques indications sur la valeur des équipes. Le Sporting Club de Vaugirard, devenu Olympique, a montré dans ce début de saison, une forme excellente. Les "verts" ont battu successivement sur leur terrain de la rue Manin, l'A. S. F., le Stade

L'ÉQUIPE DU S. C. U. F. QUI BATTIT LE RACING LE 12 OCTOBRE A COLOMBES. LES MEILLEURS CHEZ LES VAINQUEURS FURENT BOUBIÉ, MOURRE, ELUÈRE, BUSCAIL ET LACHÈZE.

UNE PHASE DU MATCH DE RUGBY DISPUTÉ LE 12 OCTOBRE A COLOMBES, ENTRE LE S. C. U. F. ET LE RACING. LES UNIVERSITAIRES GAGNÈRENT PAR 27 POINTS A 9.

AU COURS DU MATCH DISPUTÉ A ALGER ENTRE LE FOOTBALL CLUB BLIDÉCIN ET LE CLUB SPORTIF ALGÉROIS. LE GÉNÉRAL NIVELLE GOUVERNEUR, DONNE LE COUP D'ENVOI.

Français, le Stade Nantais; une ligne d'avants légère mais active, dont les sept titulaires suivent le jeu avec une ardeur juvénile, savent jouer la touche et brillent dans le jeu ouvert; une paire de demis homogène, dont les individualités jouent l'une à la mêlée avec une connaissance approfondie de toutes les finesses du jeu, l'autre à l'ouverture avec une fantaisie assez irrégulièrement couronnée de succès; cinq trois-quarts adroits, s'entendant bien, combinant moins bien en tactique pure, parmi lesquels Guy Fabre, c'est un nom à retenir, et Franquenelle possèdent les qualités individuelles les plus brillantes. A l'arrière un joueur sûr dont la valeur défensive n'a pas encore été soumise à rude épreuve.

Le S. C. U. F. a travaillé avec ardeur à la formation de son quinze. Les éléments anciens encadrent de nouvelles recrues et leur inculquent les principes qui ont valu aux éléments noirs et blancs le surnom de "la Rafale". Le Racing Club de France n'a guère essuyé que des défaites, mais son équipe première est loin d'être au point; peu de joueurs des équipes inférieures sont montés en grade pour remplacer les trous nombreux que la mort guerrière fit dans l'équipe représentative du Club. Le Stade Français a sur de nombreux terrains essayé de nombreux joueurs, on ne peut signaler dans ses rangs aucune rentrée sansationelle, sauf celle de Vogt, de Tarbes; un joueur des "Bleu et Rouge" s'est imposé dans ses derniers matches: Roederer. Le P. U. C. et l'A. S. F. ont fait d'excellentes parties d'entraînement, le premier compte même une victoire sur le Racing Le C. A S. G. a commencé son entraînement tardivement, il aura une équipe qui saura se défendre.

En Province, l'Aviron Bayonnais triomphe de la Section Paloise sur le terrain du Hardoy et à Pau même. Tarbes, ville du Champion de France, disperse son effort dans deux firmes rivales qui ne remportent pas les victoires que voudrait l'Union. Dax bat le Stadoceste Tarbais à Dax et à Tarbes. Perpignan joue et gagne, Toulouse, Bordeaux, Le Havre, Nantes, Poitiers, Limoges Valence, Béziers, toutes les villes amoureuses du jeu de ballon ovale, ontre pris leur entraînement. La lutte sera dure pour les Championnats Régionaux.

Résultats Techniques.

•(• Diamnche 5 octobre. — Olympique bat Stade Français par 11 points à zéro. — P. U. C. bat Racing C. F. par 9 à 3.

•(• Dimanche 12 octobre. — S. C. U. F. bat R. C. F. par 27 à 9. — S. F. bat P. U. C. par 14 à 3.

•(• Dimanche 19 octobre. — Stade Bordelais bat Racing C. F. par 14 à 8. — Olympique bat Stade Nantais par 16 à 3.

•(• 26 Octobre. — Paris. S. C. U. F. bat S. A. Bordelais par 16 points à 3 ; Stade Français et Olympique font match nul o à o. Toulouse. Stade Toulousain bat Union Sportive Perpignanaise par 8 points à o. Bayonne, Aviron Bayonnais bat Union Sportive Dacquoise par 10 points à o.

LES DEUX GRANDS CLUBS D'ASSOCIATION DE STRASBOURG ONT DISPUTÉ LE CHALLENGE HIRSCHAUER. L'ASSOCIATION SPORTIVE L'A EMPORTÉ BATTANT LE RACING PAR 2 BUTS A 1.

FOOT-BALL ASSOCIATION

LA SITUATION ACTUELLE

Au cours de la guerre, le football-association a été pratiqué, par les soldats du front et de l'arrière, avec une telle généralité qu'on a pu qualifier ce sport de jeu national. D'autre part, pendant l'armistice, l'équipe représentative de la France et celle de l'armée française, qui ne différaient d'ailleurs que par l'appellation, et non par les joueurs, se sont si bien comportées dans les rencontres internationales qu'on les a placées au même niveau que leurs rivales de Belgique, de Bohême, et même d'Angleterre.

Voici la paix revenue : tous les dimanches une vingtaine de grands matches se jouent entre des sociétés de la capitale, et les sportifs qui escomptaient voir des foules, comparables à celles d'Angleterre, se déplacer vers les terrains de jeux, sont grandement déçus ; le long des touches, ce sont toujours les mêmes rares fanatiques d'avant-guerre qui s'espacent. L'éloignement des terrains y est pour quelque chose : par ces temps de locomotion difficile, c'est un véritable voyage au long cours que d'aller à Saint-Cloud, à Colombes, au Raincy, au Perreux ou à la Croix-de-Berny. Mais la principale raison n'est pas là : il y a trop de matches, trop peu de bonnes équipes, et trop peu de joueurs véritables. L'an prochain, au lieu de 20 équipes actuelles, il n'y en aura plus que 10, qui disputeront le championnat de la Ligue parisienne : cependant la critique valable en 1919-1920 n'aura pas perdu sa raison d'être en 1920-1921. Dans les meilleures équipes, il y a trois ou quatre joueurs qui dominent le lot, mais qui ne parviennent pas à donner toute leur mesure, soit parce que leur effort est isolé et incompris, soit parce que les adversaires, connaissant leurs qualités, les marquent spécialement jusqu'à les faire suivre pas à pas par un de leurs hommes.

Le grand public n'est pas attiré vers ces matches éloignés, nombreux, et d'un intérêt très inégal ; à côté de joueurs qui exécutent d'intelligentes combinaisons ou de belles échappées, il en est d'autres qui commettent des fautes grossières et impardonnables.

Au-dessus de ce faible niveau moyen, qu'on ne saurait en aucun cas comparer à celui des équipes professionnelles ou même amateurs d'outre-Manche, les « onze » de sélection ont semblé de tout premier ordre, et, un peu prématurément, on a applaudi aux progrès remarquables des joueurs de France. C'est aller vite en besogne ; en réalité nous n'avons brûlé aucune étape. Les équipes de France de la saison dernière ont eu leurs qualités propres : une forte volonté de vaincre, qui était le reflet de la victoire des armées, et une ardeur, dans l'attaque et les échappées, qui désorientait l'adversaire. Les Anglais, les Tchèques, les Belges nous étaient supérieurs par l'habileté sur l'homme et sur la balle, par la compréhension et l'exécution du jeu, par l'homogénéité de leurs équipes : mais nous les avons décontenancés par notre manière de jouer le football-association, qui ressemblait souvent à du rugby au pied. Les matches internationaux reprendront prochainement : le jeu français conservera-t-il les avantages qu'il s'est acquis ? Tant que les bons joueurs seront disséminés et perdus dans la multitude des équipes de l'heure présente, il ne semble pas possible que la méthode française puisse longtemps être opposée à celle de ses plus redoutables adversaires. — GABRIEL HANOT.

UN MATCH AU PROFIT DE CHAYRIGUÈS

PIERRE CHAYRIGUES. gardien de but de l'équipe nationale de France, a été blessé au bras, pendant la finale d'association des jeux interalliés, si gravement que sa carrière de sportif semble dès maintenant terminée. C'est pourquoi les dirigeants du Red Star, club de Chayriguès, ont organisé, le samedi 25 octobre, sur le terrain de Saint-Ouen, un match au bénéfice de leur malheureux gardien de but. Le jour et la date étaient sans doute mal choisis, car la semaine anglaise n'est pas encore un fait acquis pour tous, et, d'autre part, une partie de championnat se jouait le lendemain : de sorte qu'un millier de spectateurs seulement assista au match pacifique qui opposait des Parisiens aux étrangers habitant la capitale. Deux buts furent marqués de chaque côté.

Tout n'est peut-être pas fait pour Chayriguès : ce joueur qui, par ses qualités extraordinaires d'adresse, de souplesse et de brio, a été une des gloires sportives de la France, mérite qu'on lui consacre et l'honneur et la recette d'un match d'équipes nationales.

Résultats Techniques.

•(• 5 Octobre. — Lille. Olympique Lillois et Havre A. C. font match nul.
Lyon. C. S. des Terreaux bat Lyon Olympique Universitaire par 2 à 1.
Roubaix Racing Club de Bruxelles bat Stade Roubaisien par 5 à 2.

•(• 11 Octobre. — Cardiff. Pays de Galles bat Angleterre par 2 à 1.

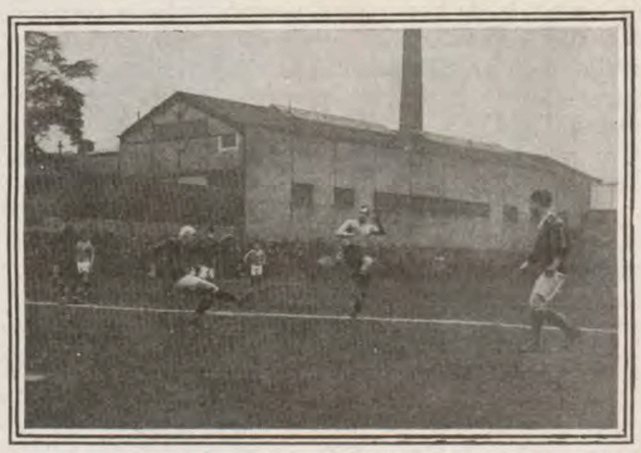
•(• 12 Octobre. — Paris. Racing Club de France bat A. S. Française par 9 à 2 ; F. C. de Levallois bat C. A. de Vitry 3 à 2. Lille. Olympique Lillois bat Racing Club de Roubaix par 5 à 1. Lyon. Servette F. C. de Genève bat Ascas par 2 à 1.

•(• 18 Octobre. — Stoke. Match revanche Angleterre bat Pays de Galles par 2 à o.

•(• 19 Octobre. — Paris. C. A. S. Générale bat U. S. Suisse par 5 à 1 ; Olympique bat A. S. F. par 1 à o.

•(• 25 Octobre. — Belfast. Angleterre et Irlande font match nul.

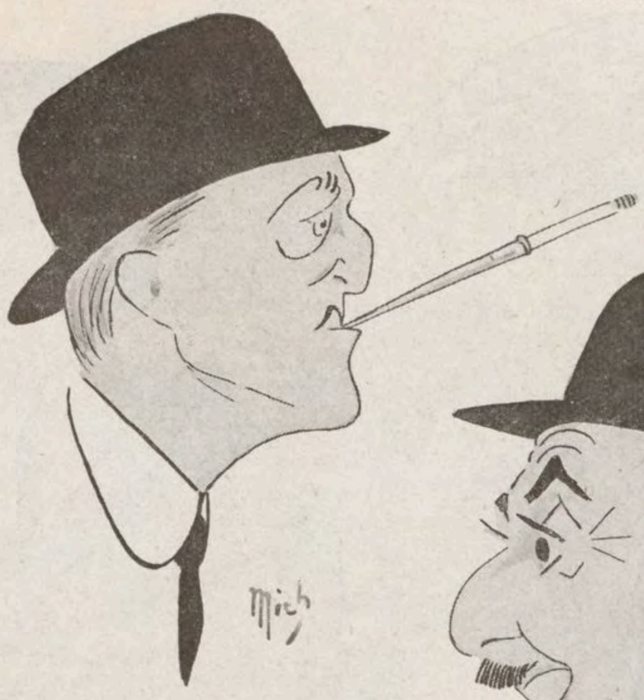
•(• 27 Octobre. — Paris. Red Star A. C. bat U. S. Suisse par 5 à o ; F. E. C. de Levallois et R. C. F. font match nul 1 à 1 ; U. S. A. de Clichy et Olympique font match nul o à o.



LE 25 OCTOBRE, S'EST JOUÉ, AU BÉNÉFICE DE P. CHAYRIGUÈS, UN MATCH D'ASSOCIATION. LES MEILLEURS JOUEURS PARISIENS AUX ÉTRANGERS DE PARIS. MATCH NUL 2 A 2.

Mich - Cinéma
Octobre 1919

GABRIEL VOISIN



HENRI ROUGIER

BARBAROU

RENAULT

DOMINIQUE LAMBERJACK

STEWART

CHEVALIER DE KNYFF

GUYOT

WAGNER

ANDRE CITROEN

AU SALON DE L'AUTOMOBILE

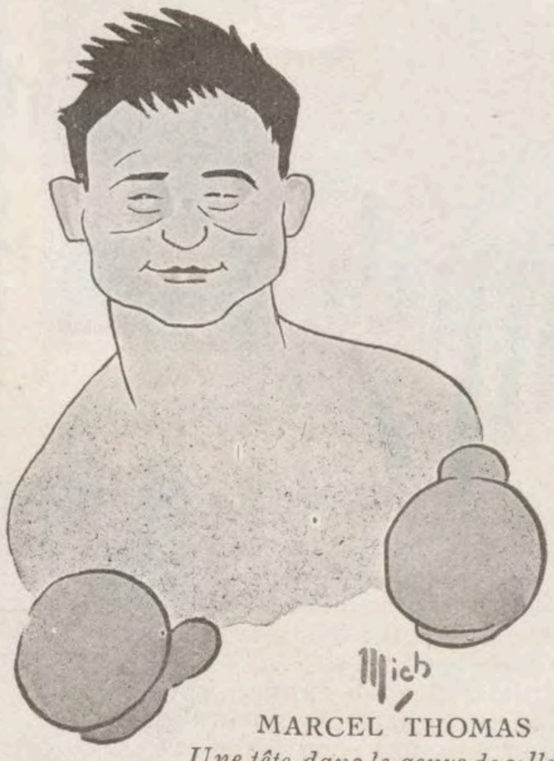
Les capots se sont modernisés et ont changé, mais les hommes donc !

CUNY, "MATCHMAKER" DU WONDERLAND

" Pas les yeux ! Pas les yeux ! " Tel est le probe et loyal Cuny, l'une des plus belles et des plus sympathiques figures de la boxe.

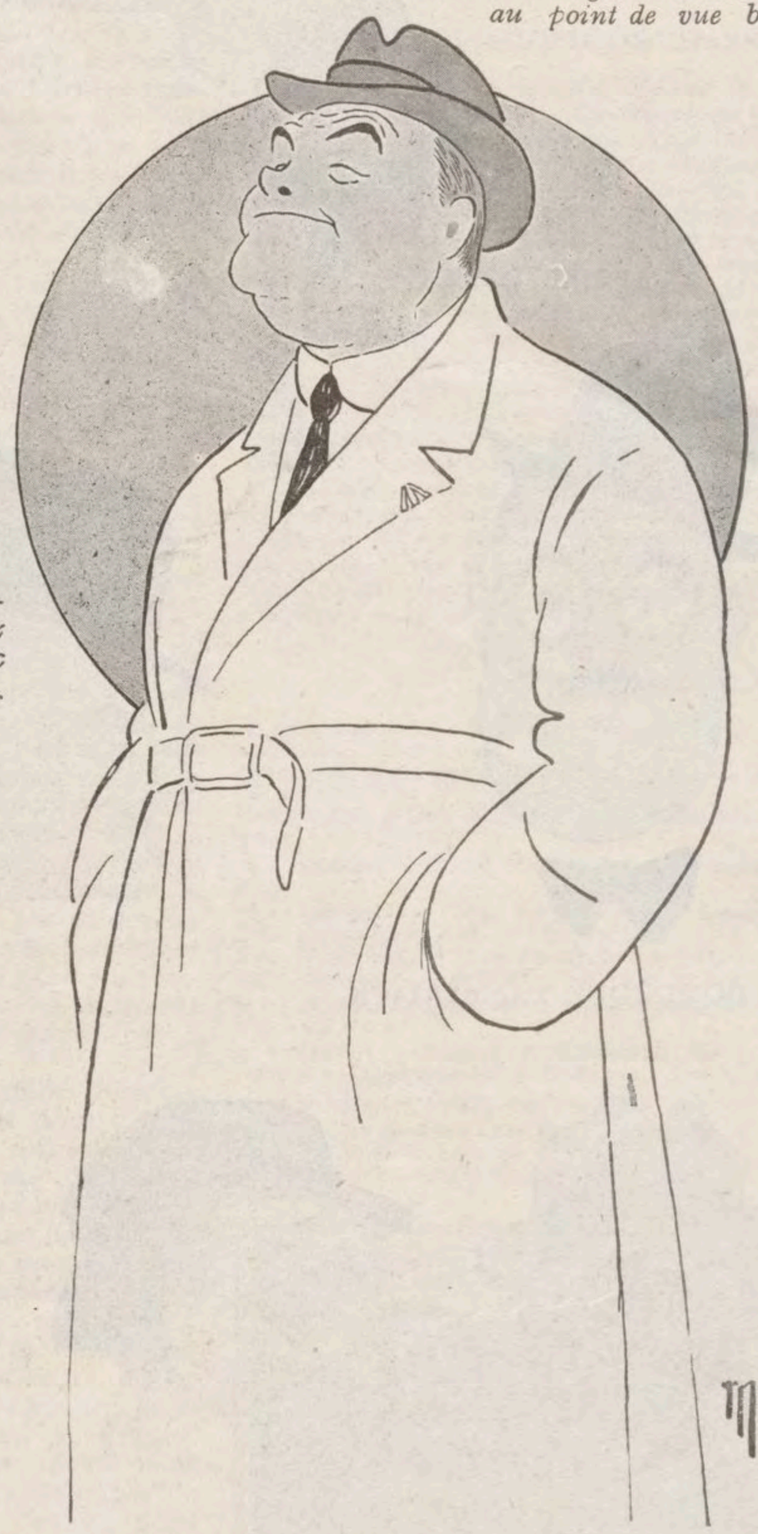
L'AMÉRICAIN EDDIE MAC GOORTY

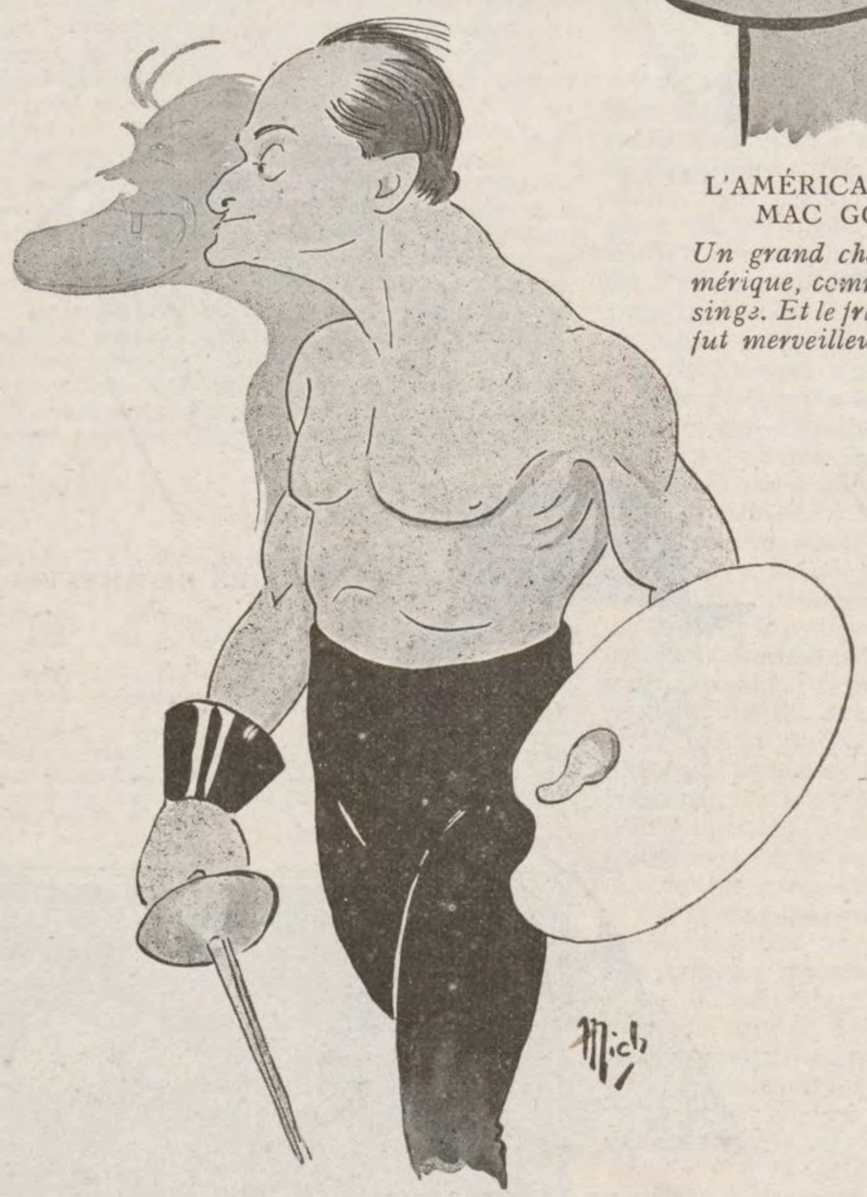
Un grand champion d'Amérique, comme le fameux singe. Et le français Balzac fut merveilleux contre lui.



MARCEL THOMAS

Une tête dans le genre de celle des figurants de films chinois. N'a pas profité de la guerre néanmoins au point de vue boxe.





JOË BRIDGE

Le sportsman à tout faire, éclectique et champion. Il va se mesurer torse nu à la pointe d'arrêt avec le maître italien Mangiarotti. Après les pinceaux, le tardoir !

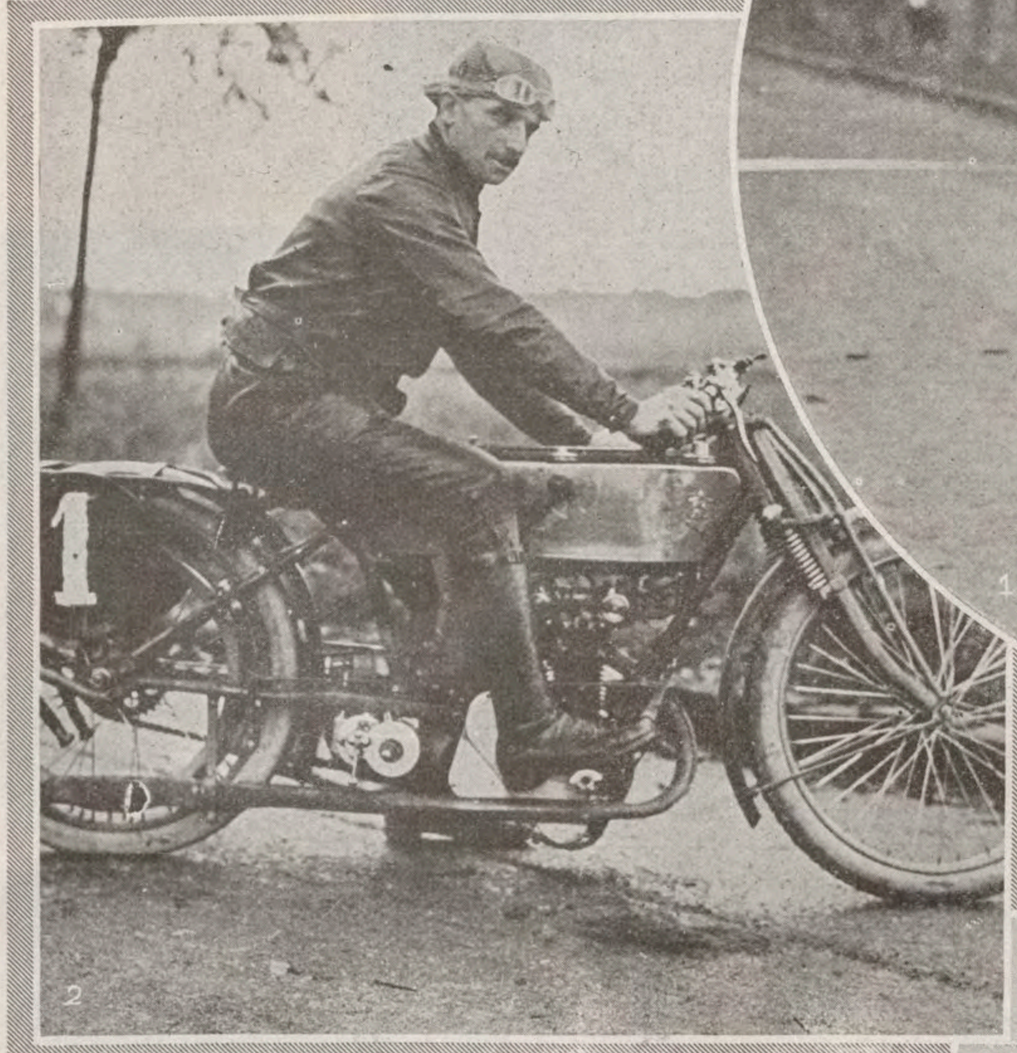
L'HOMME AU SOURIRE SI DOUX

Minimus Benoît, ayant pris sa retraite, Maximus Robert Desmarets, au sourire si doux, tâchera de faire le maximum au Vélodrome d'Hiver dont il est directeur.

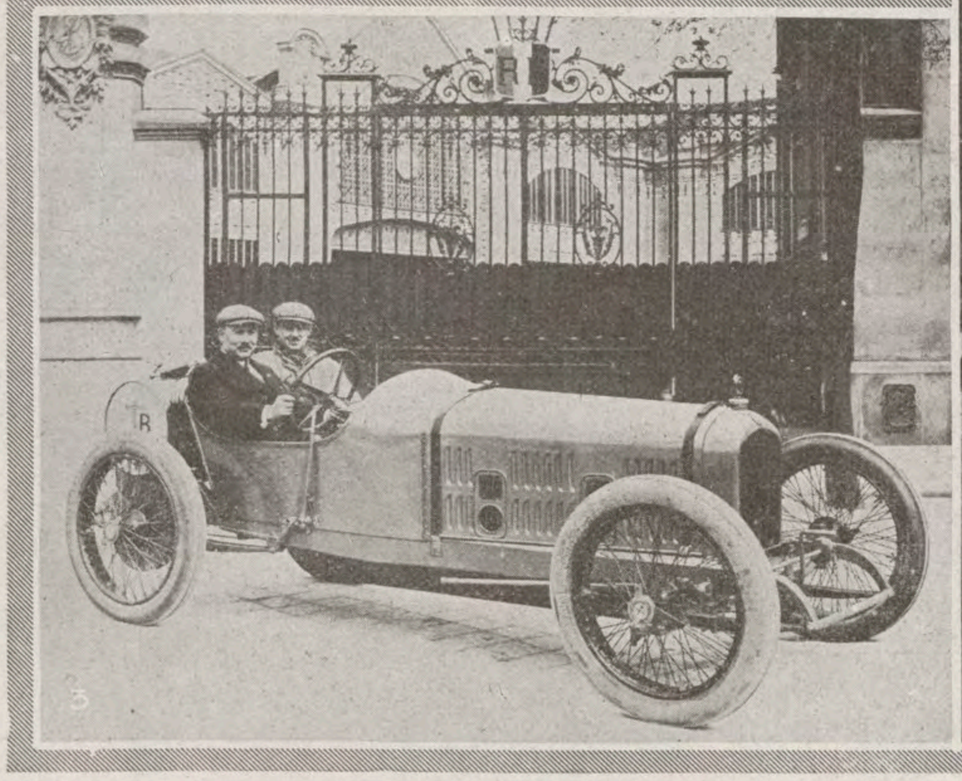
LA CHUTE DES RECORDS

Le 15 octobre, la Commission Sportive de l'A. C. F. avait organisé une épreuve du kilomètre sur la route d'Achères. Plusieurs concurrents se présentèrent. Le grand triomphateur fut Péan. Le 17, sur la côte de Gaillon, Thomas battait également un record détenu jusqu'alors par l'Allemand Erle et établi sur une route en parfait état. La voiture de Thomas était la Ballot avec laquelle le champion battit de si brillante façon le record du tour de piste à Indianapolis.

1. PEAN EN VITESSE
Péan, sûr motocyclette Peugeot, a réussi le kil. aller en 30 s. 2/20 et le kil. retour en 34 s. 1/20, soit une moyenne de 32 s. 3/40.



2. LE RECORDMAN PEAN
Péan montant une motocyclette Peugeot de 500 cmc., pour la régularité de l'épreuve, le kil. devait être parcouru dans les deux sens.

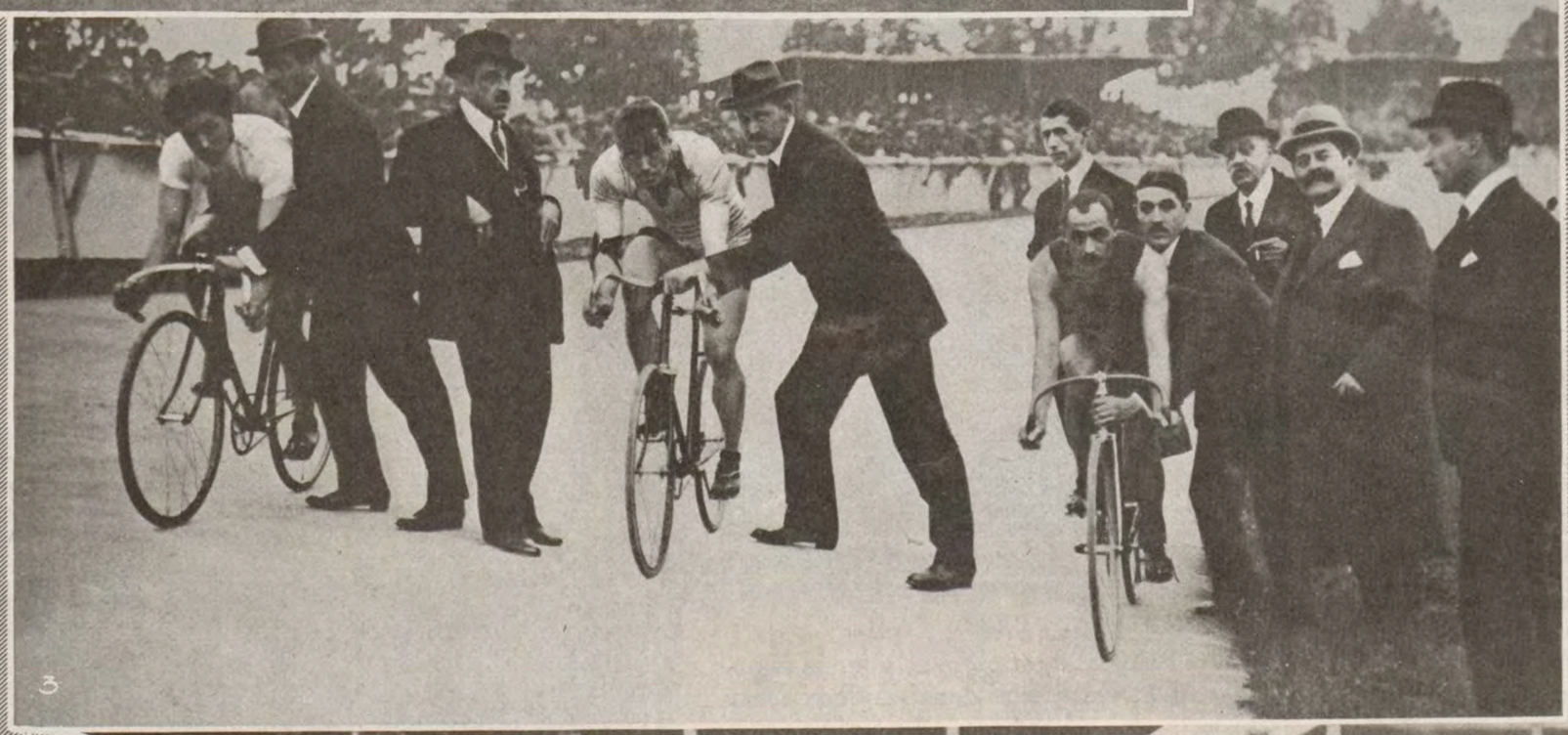


3. THOMAS, LE VAINQUEUR DE GAILLON
Le 17 octobre, René Thomas, sur l'une des voitures Ballot qui se signalèrent à Indianapolis, réussit à battre le record de la côte de Gaillon en 21 secondes 3/5 (ancien record, Erle 22 s.)

4. LE CHRONOMÉTRAGE ELECTRIQUE
Le chronométrage à l'épreuve du kilomètre, sur la route d'Achères, était assuré par l'appareil électrique du colonel Holden, aux mains du chronométreur officiel Richard.

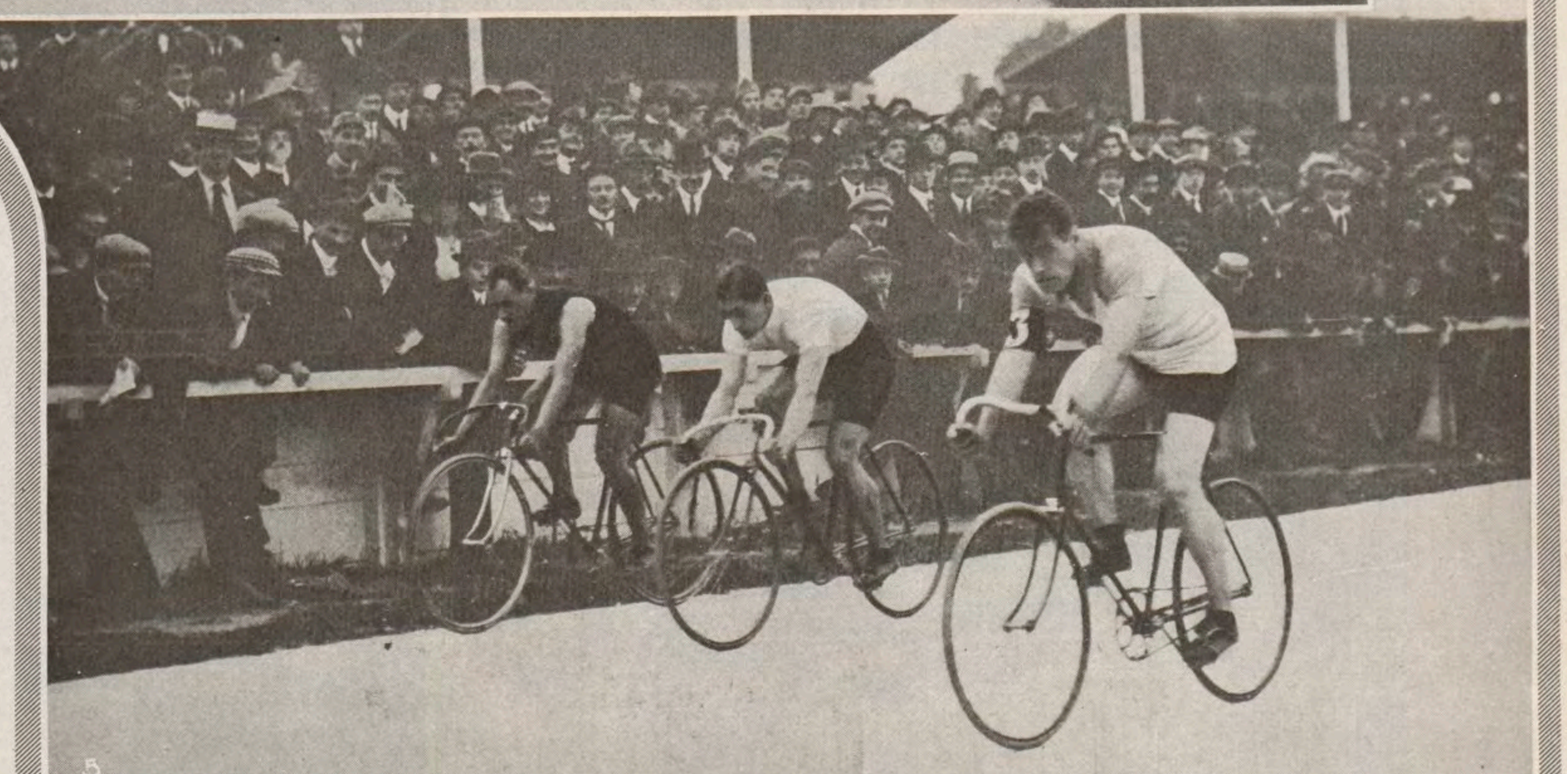
1. SERGENT GAGNE SA SÉRIE

Le championnat de France de vitesse a été couru le 5 octobre, au Vélodrome du Parc des Princes. La victoire est revenue à Sergent. Dans sa série, il triomphait aisément de Martin, Latriche, etc.



3. LE DEPART DU CHAMPIONNAT

De gauche à droite : Sergent, Schilles, Dupuy, respectivement vainqueurs dans les demi-finales de Poulain, de Trouvé, de Peyrode.



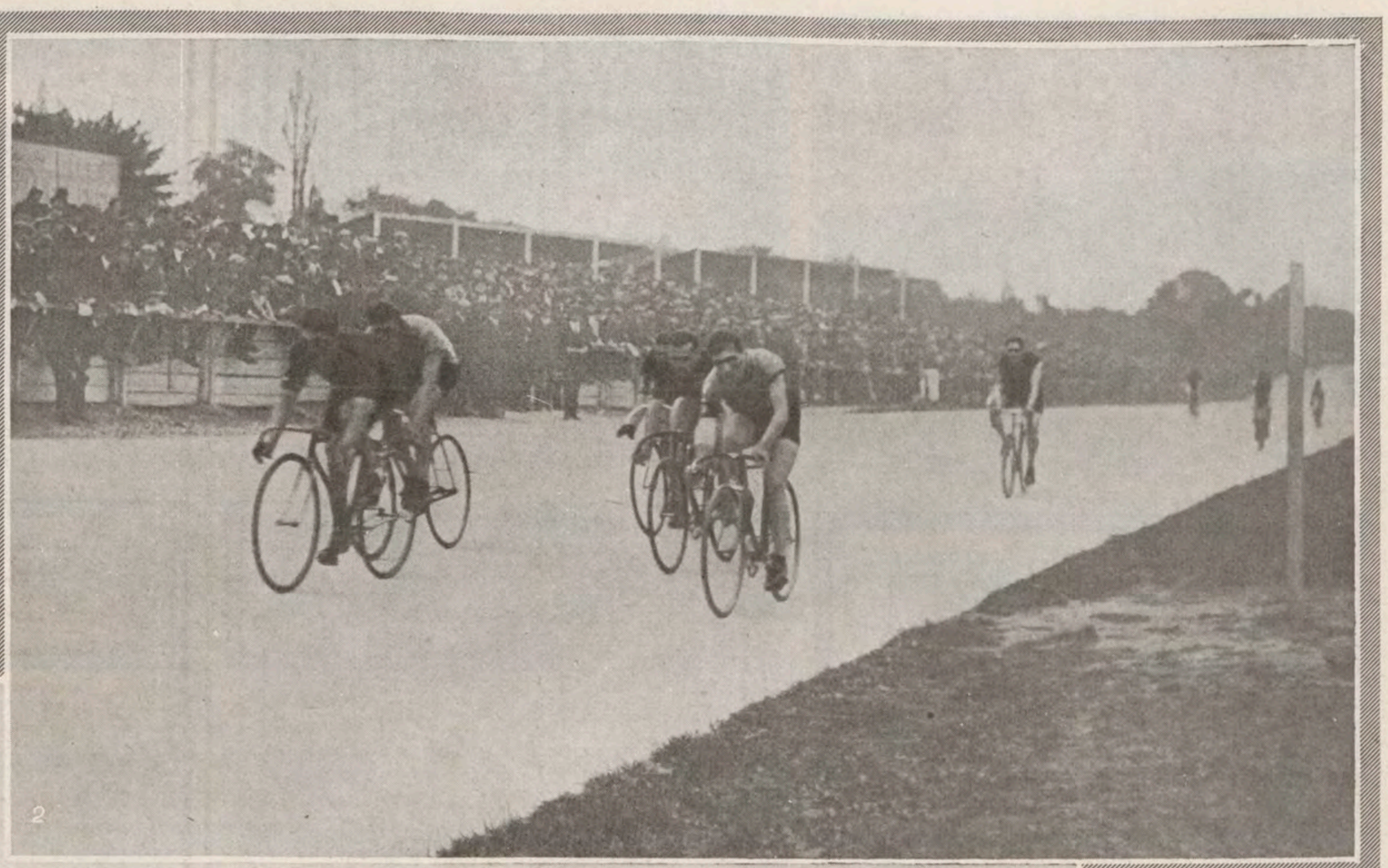
5. LE PREMIER TOUR

Le train était lent jusqu'à la cloche, Schilles à la corde, Dupuy en haut et Sergent au milieu. A la sortie du virage, Dupuy démarrait soudainement.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

2. POULAIN SE REPÊCHE

Poulain, fatigué par son entraînement sur aviette, ne tint pas ce qu'on espérait de lui. Battu dans sa série par Didier, il se repêcha devant Parisot, mais fut vaincu par Sergent dans sa demi-finale.



4. L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT

Dupuy s'assurait plus de 10 longueurs. Sergent se lançait à sa poursuite, et parvenait à regagner son retard et à le battre sur le poteau.

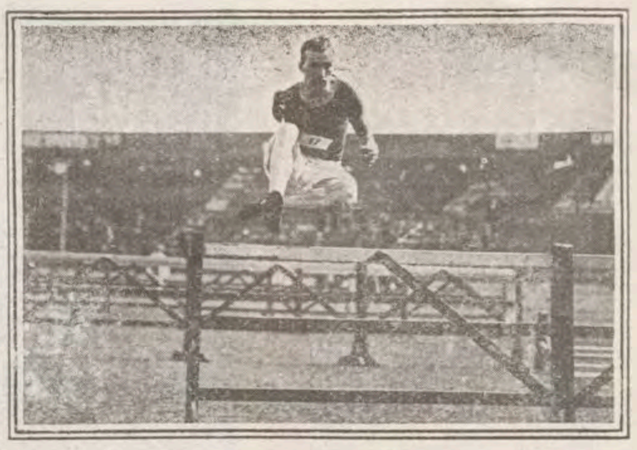
6. LE NOUVEAU CHAMPION

Pierre Sergent fit preuve d'une rare endurance et d'une admirable décision. Il parcourut les 500 derniers mètres à une allure de véritable champion.

BELLE VICTOIRE DE PIERRE SERGENT

LE 12 OCTOBRE, A BELFORT, AU CONCOURS DE PRÉPARATION MILITAIRE, LE COUREUR MERGY S'ATTRIBUA LE 400 M. PLAT, EN 56 SECONDES, DEVANT GABLE ET MEYER.

UN PASSAGE DU 1.500 MÈTRES PEDESTRE ORGANISE PAR L'ÉTOILE SPORTIVE DU SACRÉ-CŒUR DE TOURS. L'ÉQUIPE DE L'ARAGO SPORTS ORLÉANAIS REMPORTA LA VICTOIRE.



LE CAPITAINE CORDERY, AMPUTÉ D'UN BRAS, SAUTE LES HAIES AU COURS D'UNE RÉUNION ORGANISÉE A STAMFORD BRIDGE PAR LE ROYAL AIR ATHLETIC ASSOCIATION.

COURSE À PIED

LA LEÇON DU TOUR DE PARIS

DEVANÇANT plus de 140 concurrents, l'excellent athlète Henri Siret a, pour la sixième fois, gagné l'épreuve professionnelle du Tour de Paris. Siret a été, en son temps, le meilleur marathonien du monde ; malgré ses trente-trois ans, il a conservé une forme splendide, et c'est sans avoir été à l'ouvrage qu'il a franchi le premier la ligne d'arrivée, après avoir parcouru les 42 km 500 en 2 h. 56.

Sur tout le parcours, la foule était dense et curieuse ; à maints endroits, le service d'ordre fut débordé à tel point qu'il restait aux coureurs une piste de un mètre de large : malheureusement, une telle course n'est pas faite pour séduire le public et l'amener vers le sport. Ce n'est pas que le Marathon ne soit pas défendable : cette course est l'une des plus impressionnante et donne une idée très haute de l'énergie et de la résistance humaines quand elle est organisée comme aux Jeux Olympiques par exemple. Car, dans ce cas, les adversaires, qui sont deux ou trois par nation, sont des concurrents qui ont été choisis dans leur pays après une sélection, qui ont fait leurs preuves, qui ont l'habitude des courses de fond : et le Tour de Paris serait certainement appelé à un plus grand succès si une telle organisation était adoptée. Au lieu d'accepter les engagements de tous ceux qui, du premier coup, s'imaginent pouvoir parcourir plus de 40 kilomètres en 3 heures, au lieu de laisser partir des adolescents de 14 à 15 ans, qui n'ont du coureur à pied que le costume, il serait nécessaire d'opérer une sélection ; on arriverait ainsi à éliminer la grande majorité des 150 ou 200 concurrents, qui petit à petit s'égrènent et traînent lamentablement à deux heures des premiers, et à ne conserver sur la ligne de départ qu'une dizaine de coureurs, qui sont tous capables d'arriver et de disputer leur chance.

Comment opérer cette sélection ? La Fédération professionnelle ne porte qu'un intérêt lointain à l'éducation sportive des jeunes, et s'occupe presque exclusivement des « as ». Mais il existe un comité d'Éducation physique, dont le président est justement M. Henri Desgrange, directeur de l'*Auto* qui organise le Tour de Paris. — ANDRÉ GLARNER.

Résultats techniques.

•C 5 Octobre. — Tour de Paris (42 km.). 1er Siret en 2 h. 56 2e Picard en 3 h. 14' 26"; 3e Combris-on en 3 h. 16' 55". Vermeulen gagne la Coupe Dubonnet couvrant 16 km. dans l'heure

Paris, Challenge Carminacci (10 km. relais). 1er C. A. S. G. (Guillemot-Brossard-Isola) en 26' 9"; 2e Stade Français (Dagos-Delvart-Dandelot) à 215 m.; 3e Racing Club de France (Keyser Denis-Glachant). Lyon. Challenge Granger, 1er U. S. Aciéries de Firminy; 2e A. S. Lyonnaise.

•C 26 Octobre. — Prix Rossevelt (4827 m. scratch). 1er Denis (R. C. F.) en 15' 2" (record); 2e Guillemot (C. A. S. G.) à 15 mètres; 3e Van Campenhout (D. C. Bruxelles).

Prix Ravaut (200 mètres scracth). 1er Tirard (C. A. S. G.) en 24"; 2e Morrin (R. C. Bruxelles); 3e Biget (C. A. S. G.).

Prix Lejeune (800 mètres scratch). 1er Brossard (C. A. S. G.) en 2' 2"; 2e Aulinet C. A. S. G.); 3e Heilbuth (P. C. F.).

Tour d'Aubervilliers (10 km.). 1er J. Vermeulen en 35' 5" 3/5; 2e Siret en 35' 40"; 3e Waltispurger en 35' 45".

NATATION

ET PARLONS-EN TOUJOURS...

IL est à croire que les nageurs ont adopté le proverbe : *il n'est jamais trop tard...* Le fait est que nous fûmes rarement, au temps lointain d'avant-guerre, habitués à des débauches de sport nautique en fin octobre. Or, le mois dernier en la piscine Château-Landon, et en celle du boulevard de la Gare, nos dirigeants et l'un de nos grands clubs de natation nous convièrent à un gala nautique et à une hécatombe de records français. Pouilley, Sommer, Mlle Wurtz sont les recordmen. Et à part le record de Pouilley, qui aura, je crois, du mal à être homologué, les autres sont appréciables.

Le lendemain, la Libellule organisait une fête nautique où les champions de Belgique, de Paris et de France et d'Alsace-Lorraine nous firent montre de tout leur savoir.

Le 100 mètres nage libre fut gagné de haute lutte par le Belge Cludts, en 1 m. 11 s., devant Weil (Alsace-Lorraine) et Padoux (E. N. T.). Quant au nouveau recordman Georges Pouilley, il préféra rester sur sa performance de la veille et n'insista pas... outre mesure. Peut-être sa sportivité toute spéciale lui défendait de se faire battre sportivement.

La Libellule, champion de Paris de water-polo a battu le Cercle Royal de Natation de Bruxelles par 8 buts à 5 ! Voilà la plus grosse surprise de la journée. Les Belges, rois du water-polo, battus par les Français.

Un point noir au milieu de cette fête qui fut très réussie : créons des juges pour les concours de plongeons. Il y eut des fautes fantastiques. Mlle Degraine était nettement battue par Mlle Wurtz. Côté homme : Willich avait battu — pour une fois — le sympathique Delbord. — HENRY DECOIN.

Résultats techniques.

•C 25 Octobre. — Piscine de la Gare. — Records battus : 50 yards nage libre en 26 s. 2/5 par G. Pouilley (ancien record : 27 s. 2/5); 50 m. nage libre en 30 s. par G. Pouilley (ancien record 30 s. 2/5); 100 m. brasse en 1 m. 28 s. par Arbogast (ancien record : 1 m. 30 s. 2/5).

•C En 1919 G. Pouilley a battu 17 records de France.

LE 12 OCTOBRE, AU WONDERLAND, PRUNIER A BATTU MARCEL THOMAS EN 9 REPRISES.

G. LECLERC A PRIS LA SUCCESSION DE SON PÈRE, LE FAMEUX PROFESSEUR DÉCÉDÉ.

BOXE

PAUVRE CARPENTIER!

J. Frank Bradley est un critique connu qui écrit sur la boxe en Angleterre, dans le *Boxing World and Mirror of Life*. Il fait autorité, mais n'aime pas Carpentier. Il affirme que notre champion est le pugiliste le plus surfait du siècle. C'est son droit ! Il déclarait bien dans le même article que Jim Driscoll devait remporter une décisive victoire sur Charles Ledoux !

Or, savez-vous sur quoi J. Frank Bradley base son jugement. « Il battit Billy Wells deux fois. Gunner Moir aussi battit Wells—et Beckett également — et d'autres. Klaus et Papke ne furent jamais des champions, mais ils battirent tous deux Carpentier ! Et Gunboat Smith, malgré toutes les discussions et suppositions, le battit, mais l'arbitre perdit la tête et donna le verdict à Carpentier en disqualifiant Smith. Sid Burns fit 15 rounds avec Carpentier et perdit seulement aux points. Et Burns est un poids mi-moyen. C'était en 1911. Or le 28 mai 1917, Sid Burns rencontra Johnny Basham (alors welter-weight) au Stadium d'Holborn, et Basham le finit en 9 rounds. C'était une performance bien meilleure que celle de Carpentier. »

Frank Klaus et Billy Papke ne furent jamais champions ? L'affaire Gunboat Smith ? Oui, l'arbitre perdit la tête, sans quoi Carpentier était vainqueur par knock-out au 4e round. Sid Burns n'était que mi-moyen lorsqu'il se fit battre par Carpentier ? La justice exigeait que M. Bradley ajoutât que le Français était également mi-moyen ! Car, ne l'oubliez pas, Carpentier a suivi toute l'échelle des poids et il a même battu aux points Charles Ledoux, en 1909.

Nous n'avons pas l'intention d'affirmer que Carpentier est le meilleur homme du monde, nous ne sommes pas aussi prétentieux, mais M. Frank Bradley nous permettra bien de déclarer qu'il est tout de même supérieur à tous les champions anglais qui lui ont été opposés. Et ce n'est pas du chauvinisme outrancier et maladroit, c'est tout uniquement de l'histoire, une très belle histoire, dont les divers chapitres s'intitulent Young Joseph, Sid Burns, Bombardier Wells, Dick Smith, etc. Et maintenant, attendons Joe Beckett ! Nous ne spéculons pas sur l'avenir, le spectacle du passé nous suffit pour l'instant.

JACQUES MORTANE.

Résultats techniques.

•C 11 octobre, Vélodrome d'Hiver. — Wonderland. — Balzac, champion de France des poids moyens, bat Eddie Mac Goorty, disqualifié au 2e round.

•C 20 octobre, Londres. — Charles Ledoux, champion d'Europe des poids coqs, bat Jim Driscoll, qui abandonne au 16e round.

•C 22 octobre. Salle Wagram. — Paul Hams devient champion de France poids lourds en battant Nilles aux points en 20 reprises.

•C 28 octobre, Wonderland. — Prunier et Hobin font match nul en 20 rounds.

•C 31 octobre, Londres. — Townley, de 15 kilos plus lourd, est déclaré vainqueur de Balzac, au 3e round. Décision fortement discutée.

AVIRON

FELTON CHAMPION DU MONDE

Le grand sculler anglais Ernest Barry, que la malchance a d'ailleurs largement poursuivi, s'est vu enlever le championnat du monde — et aussi celui d'Angleterre, ne l'oublions pas, — par l'Au tralien Felton que, par contre, la chance a comblé; mais le vaincu du match restera longtemps, dans l'esprit des amateurs de sculling, comme un maître.

Et tout de suite, coupons court à une légende qui représentait Felton comme un amateur passant au professionnalisme pour se rencontrer avec Barry et tenter de lui arracher son glorieux titre. Felton est bel et bien un rameur professionnel, qui a débuté, en Australie, vers l'âge de dix-neuf ans — il en a maintenant vingt-sept — sous l'inspiration et la direction de Peter Kemp, qui battit deux fois en 1888 le fameux Canadien Hanlan, pendant que celui-là détenait le championnat du monde; sa carrière de grand sculler date, en somme, de 1911, quand il disputa son premier grand match, sur le Parramatta, pour un enjeu de 2.500 francs. Il matcha ensuite Fogwell pour un enjeu double et le titre de champion des Rivières du nord de l'Australie. Fogwell est le même Australien qu'Ernest Barry battit, en 1911, dans le championnat anglais.

Enfin, Felton disputa et remporta pour la première fois, et pour un enjeu de 12.500 francs, en 1913, le championnat d'Australie, contre Charles Towns, frère de Georges Towns, celui-ci champion du monde, de 1901 à 1907, sauf une année, en 1905, où Stonsbury le battit sur le Parramatta.

La carrière de Barry est bien connue. Né en 1882, dans la banlieue de Londres, le futur champion fut d'abord constructeur d'avirons, dans un chantier de la Tamise. Suivant la règle des professionnels, il se présenta dans l'épreuve des Dogget's Coat et Badge, en 1903, et y remporta la victoire. Il eut aussi un certain nombre de succès dans d'autres courses spéciales; mais son premier grand triomphe, il le trouva, en 1908, lorsqu'il battit l'Australien Georges Towns, détenteur du championnat d'Angleterre, et établit le record, en 21 m. 12 sec., du parcours de Putney à Mortlake, record qui existe toujours et dont Barry s'est rapproché le plus, depuis, en septembre 1914, lorsqu'il se rencontra avec Paddon, faisant 21 m. 28 sec.

On se rappelle la tentative de Barry, en 1910, pour le championnat du monde que détenait, depuis un an, le fameux Néo-Zélandais R. Arnst. La course eut lieu sur le Zambèse; Barry était souffrant et fut battu. A l'arrivée, les deux adversaires avaient mené une telle allure qu'ils étaient complètement épuisés. Ce n'est qu'en 1912, lorsque R. Arnst consentit à venir soutenir son titre en Angleterre, que Barry s'empara du championnat du monde, qu'il eut à défendre, avec succès, en 1912, contre Durnan, en 1913, contre Pearce, et, en 1914, contre Paddon.

Au début de la dernière guerre, Ernest Barry s'enrôla volontairement pour venir combattre en France où il fut blessé; Felton en fit autant et servit dans l'aviation.

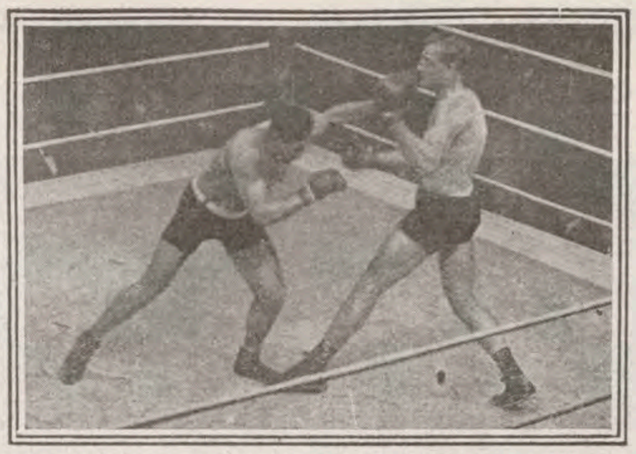
Tout naturellement, la présence, à Londres, de Felton avait fait germer dans l'esprit du champion australien le rêve de conquérir le championnat du monde, et le projet de lancer un défi à Barry. Il n'était pas encore démobilisé qu'il s'entraînait déjà dans cette intention. C'est en effet en mars 1919 qu'il commença sa préparation. Au contraire, Barry n'prit que cinq semaines pour son entraînement, après un repos complet de cinq années. C'était insuffisant en tout cas.

Le temps de la course du 27 octobre est un des plus mauvais du championnat; pour en trouver un plus élevé, il faut remonter à 1882, lorsque Hornman mit 28 min. à battre Trickett. Mais on sait que les records à l'aviron ne signifient pas grand'chose.

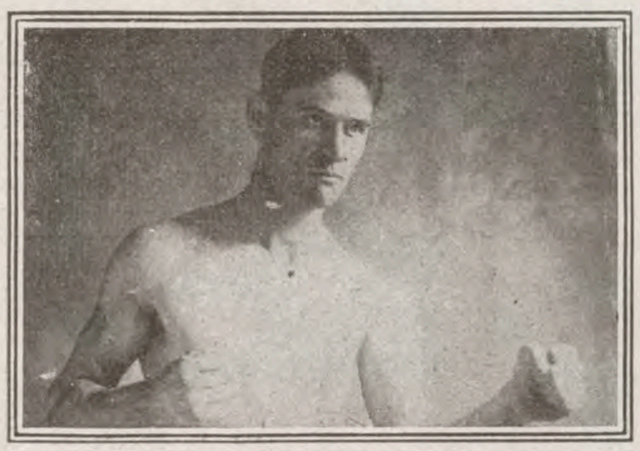
Barry a été victime d'un manque de confiance dans le succès; du tirage au sort qui lui a donné la mauvaise place au départ; de l'erreur qu'il commit en ne cherchant pas à se placer le plus rapidement possible, dans les eaux les moins agitées. De son côté, Felton a profité de ce qui nuisait à Barry et, par-dessus tout, qu'on ne l'oublie pas, il a bénéficié de sa jeunesse, de son poids et de sa puissante énergie. — E. Toulot.

Résultats techniques.

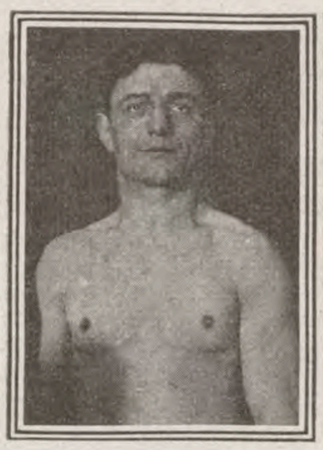
27 octobre. — Sur le parcours Putney-Mortlake (4 milles), Alfred D. Felton a dépossédé E. Barry du titre de champion du monde. Temps 25' 40". Barry à 6 longueurs.



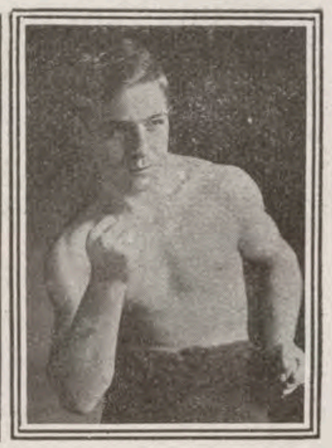
BOMBARDIER WELLS FAISAIT SA RENTRÉE, LE 18 OCTOBRE, AU HOLBORN STADIUM DE LONDRES. JACK CURPHEY QUI LUI ÉTAIT OPPOSÉ FUT KNOCK-OUTÉ AU 2e ROUND.



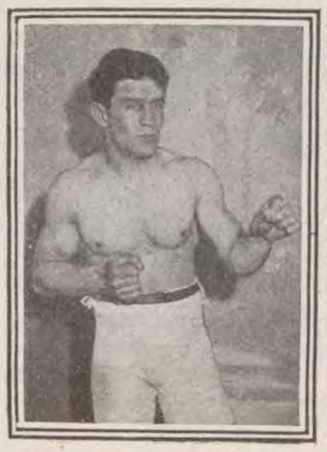
LE 10 OCTOBRE, AU NOUVEAU CIRQUE, GUICHARD, UN DE NOS BONS POIDS MOYENS, A FORCÉ VASSEUR A ABANDONNER APRÈS 7 REPRISES D'UN COMBAT TRÈS RAPIDE.



POUR LE TITRE, PAPIN, CHAMPION DE FRANCE POIDS LÉGER, A BATTU MARCEL DENIS.



BADOUD, POUR SA RENTRÉE, LE 16 OCTOBRE, A BATTU L'ANGLAIS BILLY WILLIAMS



PIONNIER, VAINQUEUR AUX POINTS DE DEGAND, LE 19 OCTOBRE, A MARSEILLE.

LE 8 OCTOBRE, R. VITTET A BATTU AUX POINTS, EN 12 REPRISES, LE BELGE ZOONEN.

UN GROUPE D'ESCRIMEURS AYANT PRIS PART AU CONCOURS DE ROYAN. DE GAUCHE A DROITE : Cl DE THOMASSON, MAGNE, TEYSONNEAU (83 ANS), GIRAUDEAU, LURVE

ESCRIME

LES JEUNES TRAVAILLENT

Le Maître Masselin a fait plus pour l'escrime scolaire, en réunissant à Janson ses jeunes élèves et ceux des autres lycées de Paris, que tous les faiseurs de beaux projets dont l'activité ne dépasse pas le cadre étroit des tapis verts ! Enfin ! un homme a agi ! Le fait est assez remarquable pour être remarqué ! La mort de Ruzé a laissé derrière lui un vide qu'il est bien difficile de combler, et l'on s'aperçoit, maintenant qu'il n'est plus, de l'influence considérable que notre cher Maître avait sur les « jeunes » à qui il inculquait pour notre beau sport, l'enthousiasme qui crée les champions !

Si Masselin veut prendre en main, et d'une manière effective, la cause de l'escrime scolaire, il peut être sûr de trouver auprès de nous le plus solide et le plus efficace appui. Les poules au fleuret qu'il avait organisées furent gagnées par Barré (salle Masselin), R. Masselin (Condorcet) et Jacques Scrive (Ecole Keyser), de jeunes gloires prirent part à la foule des seniors, car Barré est champion de France scolaire aux trois armes pour 1919, Rossignol fut champion interscolaire 1917 et Paris, champion 1913, de 2e catégorie.

Nous avons vu encore tirer les jeunes à la première réunion de la Société d'Escrime à l'Epée de Paris. Thibault, de chez Laurent, battit Maquet (du Cercle Militaire), Mosser (Baudat), Bonzon (Masselin) et d'autres encore. Tous firent preuve, à défaut d'une science consommée des armes, d'une évidente bonne volonté. Nous les suivrons de très près à la Fédération, car c'est en eux que nous mettons tous nos espoirs ! — Joe Bridge.

TENNIS

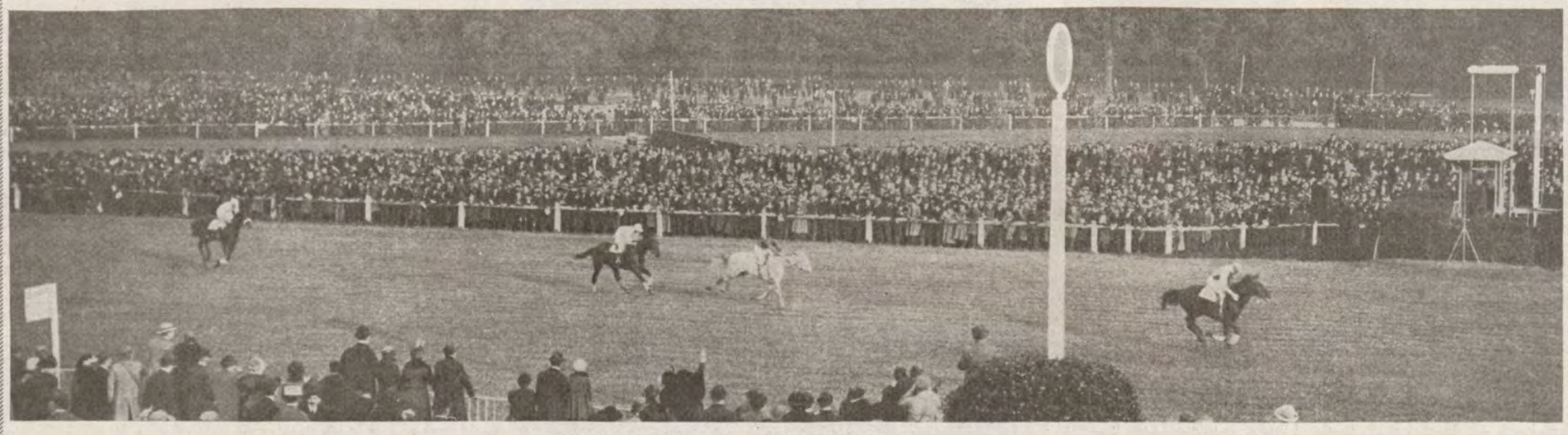
POUR PROPAGER LE TENNIS

De nombreux efforts sont faits actuellement et avec juste raison, pour propager le sport en France ; le député Paté, qui ne s'est pas laissé décourager par le peu d'empressement de ses collègues, a fini par leur faire voter des crédits, se montant à plusieurs millions, pour la construction de stades et de terrains de sports. Tout cela est très bien, mais pourquoi, dans ces questions, le tennis est-il toujours, ou presque toujours, laissé de côté ? Pourtant le tennis est un sport athlétique, quoique l'on en dise, et qui serait tout aussi bon pour le développement des jeunes gens, que la bicyclette ou la course à pied.

Tous ceux qui s'occupent de ce sport, en France, se plaignent toujours du manque de jeunes espoirs ; mais il faut reconnaître que nous faisons bien peu de choses pour y remédier. Pourquoi ne pas organiser, ainsi que pour le rubgy et l'association, des rencontres entre les nombreux clubs de Paris et de province, rencontres qui permettraient à des petites sociétés sportives de se mesurer avec les grands clubs parisiens, bordelais, lillois, etc.? Ainsi les jeunes joueurs, auraient l'occasion de se révéler, ou tout au moins d'étudier le jeu des joueurs de classe, chose presque indispensable pour faire des progrès, à moins de dispositions exceptionnelles.

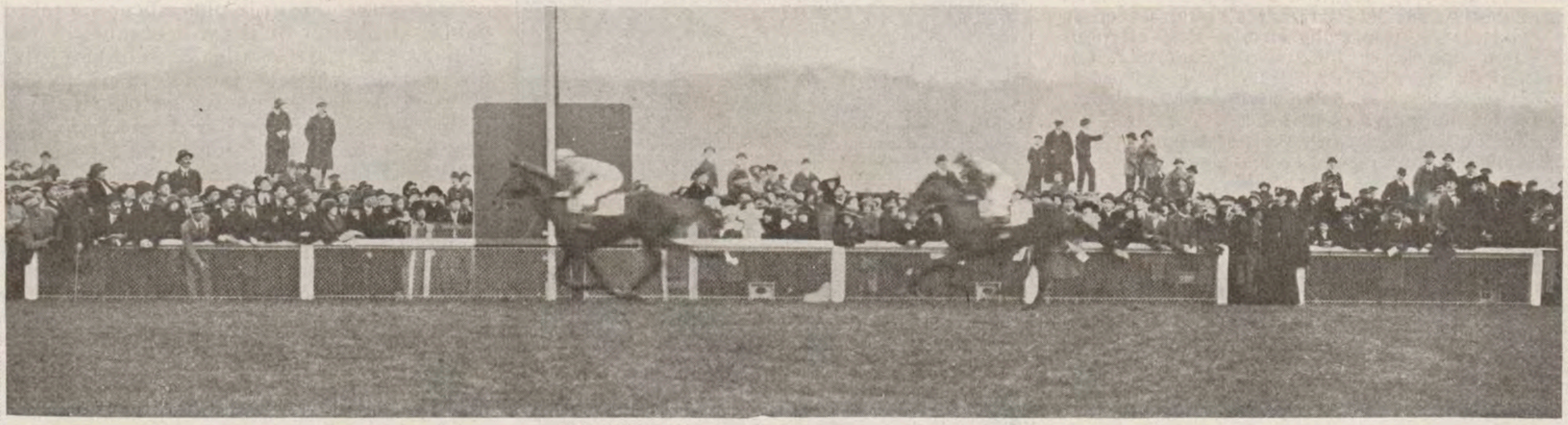
Avant la guerre, un louable effort, avait été fait dans ce sens ; l'Union avait organisé le championnat de France interclubs par équipes, mais malheureusement, seules, les grandes sociétés s'étaient engagées, les petits clubs ne se sentant pas de force pour affronter la lutte. C'est un tort, et je suis persuadé que

LES GRANDES EPREUVES HIPPIQUES D'OCTOBRE



BATAILLEUSE CLÉMATITE III DRAGON DU ROI HUIS CLOS

ARRIVÉE DU PRIX CONGRESS (STEEPLE, 3.100 m., 25.000 fr.), AUTEUIL, 11 Octobre. — Huis Clos, Clematite III, Dinte Veneis et Battailleuse prenaient la tête. A la descente de la butte, où Huis Clos faisait une faute, Clematite III prenait la tête. Au talus à revers, La Relève tombait et son jockey W Escott faisait une chute mortelle. Après le bull-finch, Huis Clos à M. G. Turbil (Head) prenait définitivement la tête et gagnait de 2 longueurs 1/2 devant Dragon du Roi.

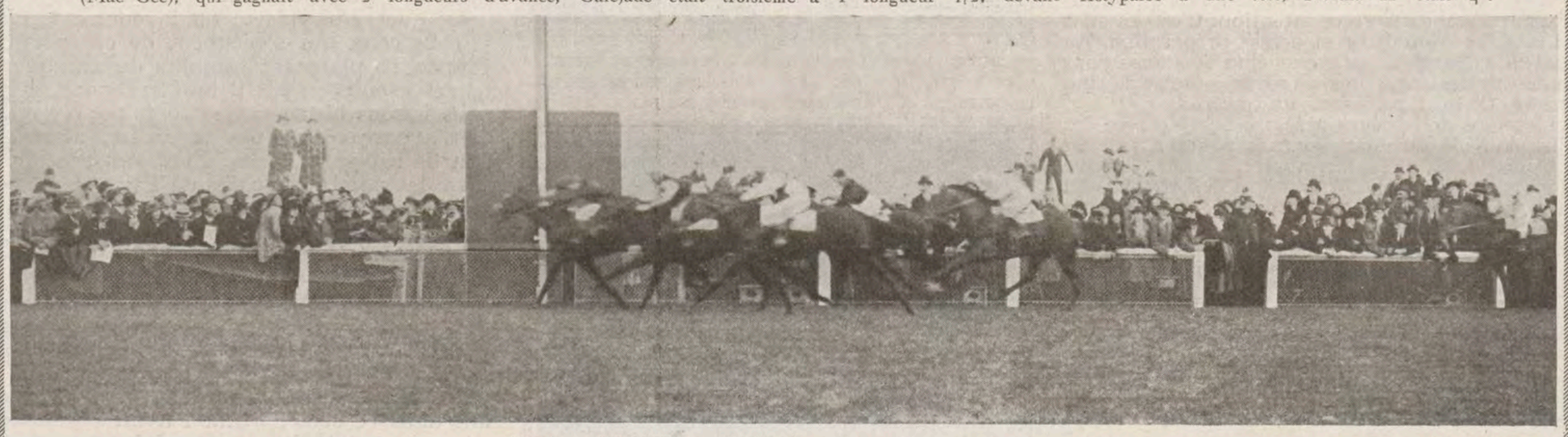


PASSEBREUL SORGHO

ARRIVÉE DU PRIX GLADIATEUR (6.200 m., 40.000 fr.), LONGCHAMP, 12 Octobre. — Sorgho prenait la tête devant Passebreul. A l'Ordre et Louvain IV, Sorgho et Passebreul se détachaient bientôt et n'étaient rejoints qu'au second passage devant les tribunes. Puis Passebreul, au baron Ed. de Rothschild (Mac Gee), prenait la tête très aisément et finissait avec 2 longueurs d'avance sur Sorgho qui précédait Louvain IV de plus de 20 longueurs.

STÉARINE TULLAMORE GALÉJADE ASTYPALÉE

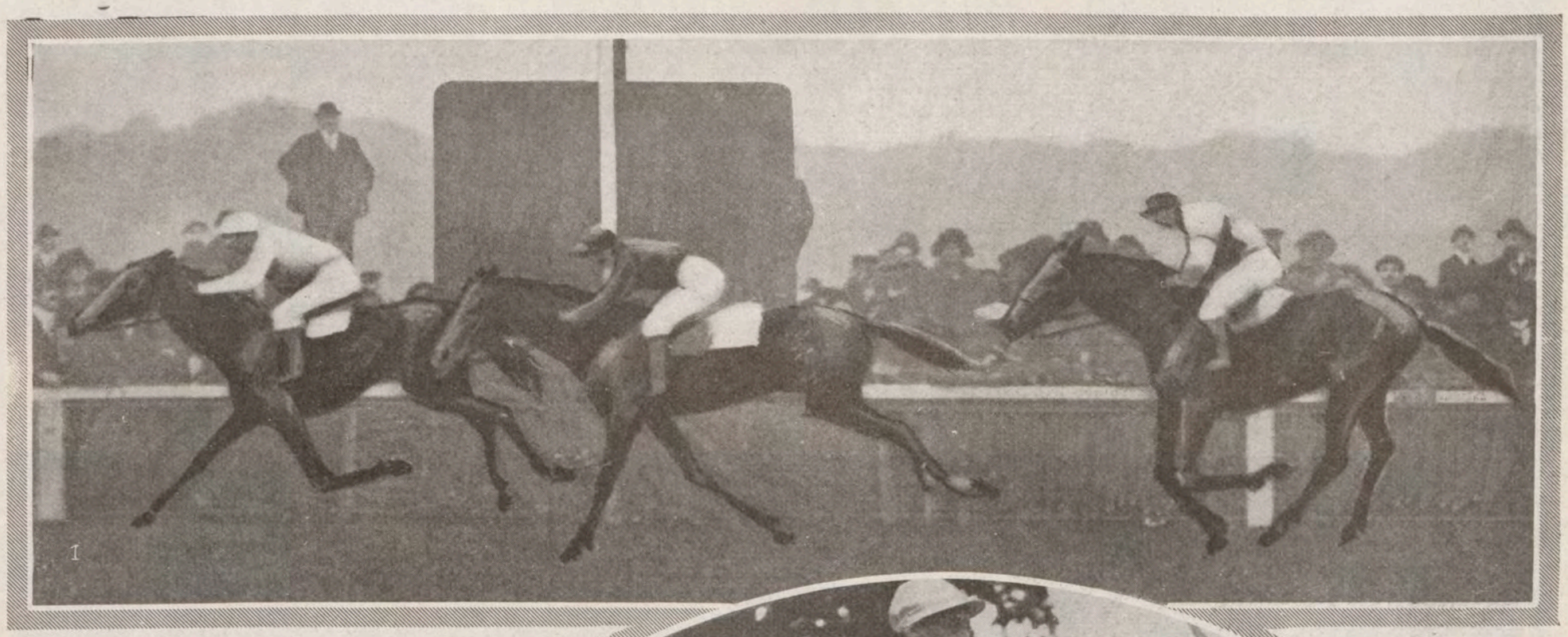
ARRIVÉE DU PRIX VERMEILLE (2.400 m., 20.000 fr), LONGCHAMP, 12 Octobre. — Brisbane menait le train et, avant la descente, précédait le peloton de plusieurs longueurs avec Stéarine. Entre les tournants, Tullamore se rapprochait, mais ne parvenait jamais à inquiéter Stéarine, au baron Ed. de Rothschild (Mac Gee), qui gagnait avec 2 longueurs d'avance, Galéjade était troisième à 1 longueur 1/2, devant Astypalée à une tête, Florina II était 4e.



ODOL ROSKILDE SOURBIER LA CHIFFA II CID CAMPEADOR MARRON

ARRIVÉE DU GRAND CRITÉRIUM (1.600 m., 40.000 fr.), LONGCHAMP, 12 octobre. — La Chiffa II prenait le commandement et menait avec Marron à l'entrée de la ligne droite. A ce moment, Odol, à M. H. Ternynck (Sharpe), surgissait en dehors. Arrivé à la hauteur de La Chiffa II, il la dominait aussitôt. L'arrivée était fort disputée, les quatre premiers finissant très près les uns des autres. Une encolure et une tête les séparaient les unes des autres.

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

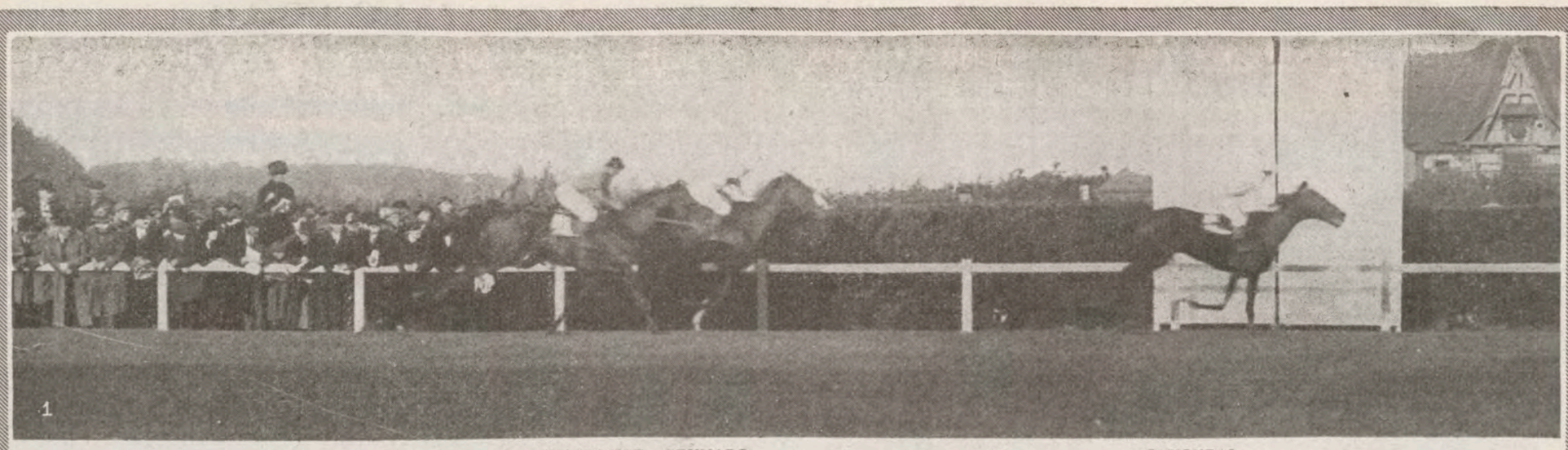


LOISIR DEILLIAM TULLAMORE

L'ARRIVÉE

LONGCHAMP, 5 octobre (2.400 m., 100.000 francs). — Le Prix du Conseil Municipal, qui marquait la réouverture des courses après la grève des lads, dont la durée fut de huit jours, remporta un succès considérable ; 21 chevaux y prirent part, ce qui est un record. Le départ était bon, l'allure se maintenait régulière dans le peloton de tête, où Loisir figurait sans cesse, aucun incident ne se produisait. Avant l'entrée de la ligne droite, Passebreul, Loisir et Héligoland menaient. Puis les deux premiers luttaient et Loisir se détachait. A la distance, Deilliam survenait, mais ne pouvait mieux faire que finir à 2 longueurs.

1. L'arrivée du Prix du Conseil Municipal. — 2. Loisir, par Rire aux Larmes et Laigneville, monté par G. Bartholomew. — 3. Son propriétaire, M. X. Balli. — 4. L'entraîneur particulier de M. X. Balli, Frank Pratt, qui, depuis quinze ans, n'a jamais cessé de monter dans les essais.



IMAGINAIRE BRUMADO SAMOURAI

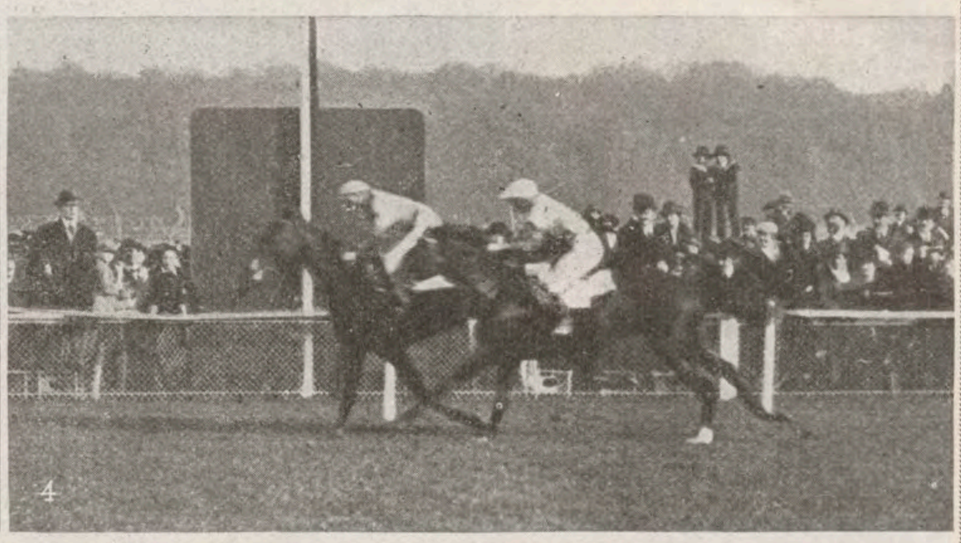
ARRIVÉE DU PRIX PERTH (2.400 m., 10.000 fr.), Saint-Cloud, 17 Octobre. — Brumado partait en tête, grand favori. Il précédait Samouraï qui le dépassait bientôt. Brumado, malgré ses efforts, ne pouvait jamais inquiéter Samouraï, à M. Eknayan (Garner) et était même menacé sur la fin par Imaginaire.

BACHLYK LE MOUSSEL LA FÊTE SAPHIR VI

ARRIVÉE DU PRIX LE NAGEUR (haies, 4.000 m., 10.000 fr.), Auteuil, 18 Octobre. — La Fête a mené toute la course. En face, elle précédait César Auguste. Dans la ligne droite, Saphir VI venait attaquer La Fête sur laquelle il prenait l'avantage pour gagner d'une longueur. Saphir VI, à M. Lillaz, était monté par Salmon.

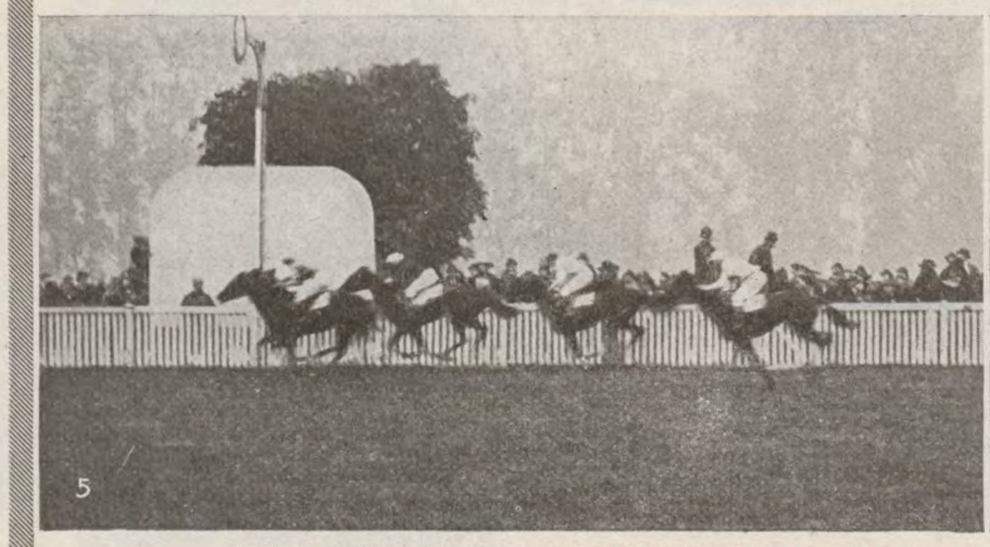
LOUCHEBEM NÉOMÉNIE DOLPHIN LE GROS MADAME FOREARM

ARRIVÉE DU HANDICAP D'OCTOBRE (3.000 m., 15.000 fr.). Longchamp, 16 Octobre. — Dans la ligne droite, une belle lutte s'engageait entre Néoménie et Louchebem. Celui-ci, à M. J. Hennessy (J. Jennings), gagnait d'une courte tête.



PASSEBREUL MARMOUSET

ARRIVÉE DU PRIX SALVERTE (4.000 m., 20.000 fr.), Longchamp, 19 Octobre. — Passebreul, au baron Ed. de Rothschild (Mac Gee), sans se ressentir de son effort du Prix Gladiateur, gagna en faisant tout le train et en résistant au rush de Marmouset.

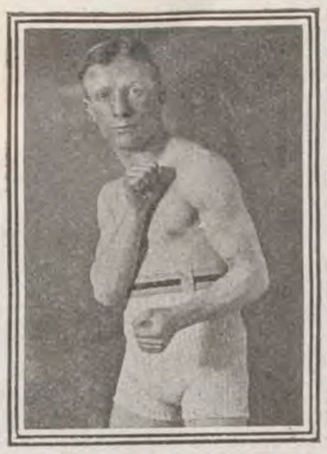


FAUSTA LUPERCALE RALLONGE KARA-BOUROUM LA BELLONE

ARRIVÉE DU PRIX DE FLORE (2.000 m., 20.000 fr.), Maisons-Laffitte, 2. Octobre. — Dans les dernières foulées, Fausta, à M. Eknayan (Garner), battait Lupercale.

NÉOMÉNIE OLIVET DOLPHIN NAUFRAGEUR DJIMMY

ARRIVÉE DU HANDICAP LIMITE (2.400 m., 20.000 fr.), Longchamp, 16 Octobre. — Néoménie, à M. J. Pratt, (Bellhouse) battait dans une jolie fin de course Olivet



GLORIA, VÉTÉRAN DE LA BOXE, FUT BLESSÉ A LA GUERRE OU IL FUT UN HÉROS.

LE CHAMPION LAFARGUE, GAGNANT DE LA TRAVERSÉE DE BIARRITZ A LA NAGE.

POUILLEY, LE 25 OCTOBRE, A NAGÉ LES 100 M., NAGE LIBRE, EN 1 M. 8 S. 4/5 (REC.).

LES TIREURS DE LA COUPE DES SCOLAIRES DISPUTÉE A JANSON DE SAILLY LE 19

LAMMENS S'EST ATTRIBUÉ LE TITRE OFFICIEL DE CHAMPION DE BELGIQUE DE TENNIS.

LE GOLFER ANGLAIS HM BARNES A BATTU EN AMÉRIQUE, LE CHAMPION MAC LEOD.

si, durant les cinq à six mois de belle saison, l'on organisait des championnats interclubs, englobant toutes les régions de la France, dans peu de temps, la moyenne des joueurs serait de beaucoup supérieure, à ce qu'elle est aujourd'hui. — W. LAURENTZ.

Information.

Le Tennis Club de Paris vient de conclure un match avec un grand club danois. La première manche se jouera à Copenhague au mois de décembre, et la seconde au printemps à Paris. Chaque club mettra en ligne quatre de ses premiers joueurs et un remplaçant.

Résultats techniques.

20 octobre, Tournoi de Lausanne. — Finale simple Simon bat R dzansko, 6-4, 5-7, 6-3. Dames, Mme Golding bat Mlle d'Alvarès 6-2. 6-0. Doubles, Martin-Dupont bat Simon-Shroller 6-4, 5-7, 3-6, 6-2, 6-3. Mixte, Mme Golding-Holm bat Dupont-Mlle d'Alvarès 6-4, 3-6, 6-4.

31 octobre, Tournoi du Quen's club. — Finale Messieurs, Mavrogordato bat Mesku 6-2, 5-7, 6-3, 6-2.

GOLF

LE GOLF POUR TOUS (1)

A la suite de la communication de M. J. Mignot, publiée dans notre dernier numéro, au sujet de la démocratisation du golf, un de nos lecteurs nous a adressé la lettre suivante :

Certes, il serait désirable à tous points de vue qu'un sport aussi intéressant et salutaire que le golf occupât en France une place prépondérante et qu'il devînt un sport national comme en Angleterre et en Amérique. Malheureusement, ce sport est cher et restera cher parce que l'aménagement et l'entretien d'un parcours nécessitent beaucoup de travaux, et des travaux très onéreux. Néanmoins, je ne suis pas entièrement de l'avis de votre lecteur quand il dit que le golf est actuellement réservé aux richissimes et aux désœuvrés.

Il ne me semble pas indispensable de remplir ces conditions pour faire un bon golfer. D'autre part, l'idée du joueur payant à la journée serait excellente et donnerait sans doute un grand essor au golf si nous disposions aux environs de Paris de links suffisamment nombreux, mais hélas ! quand, au printemps, on se rend un samedi ou un dimanche sur nos deux principaux parcours situés jusqu'aux portes de Paris, on se demande comment il serait possible d'augmenter le nombre des joueurs ! Il y a d'abord la longue, l'interminable attente à chaque trou, ce qui est déjà fort ennuyeux, mais il reste toujours les dangers d'accidents qui, encore rares, augmenteraient certainement. — UN GOLFER.

On voit que nos lecteurs, comprenant l'intérêt du golf, cherchent à le mettre à la portée de tous. Aux clubs de répondre. Nous nous tenons à la disposition des uns et des autres, trop heureux si notre initiative parvient à rendre possible à tous la pratique d'un des sports les plus utilitaires.

(1) Voir le nº 847 de la *Vie au Grand Air*.

Résultats techniques.

16 octobre. — La Boulie-handicap. Mme Van Reuth 111-17 total 84; Mme A.-B. Graves 103-17, total 86. Mlle Kitcher 110-19, total 91; Mlle Kom 114-15, total 91.

18 octobre. — La Boulie. Prix des Tilleuls. MM. Tmge fort 89-12, total 77; Ph. Bérard 83-3, total 80; général Chabeaud 114-32, total 82; Ed. Levis 103-18, total 85; A. Nanoveano 91-4 total 87.

HOCKEY

LE TRIBUT A LA FRANCE

Le hockey est un des rares sports qui, pendant la guerre, fut complètement délaissé par les scolaires et par le Comité National d'Education Physique, aussi les divers clubs parisiens, privés de bons jeunes joueurs, éprouvent-ils d'assez grosses difficultés à former des équipes aussi homogènes, aussi fortes et aussi nombreuses qu'avant la guerre.

En citant les noms des meilleurs d'entre eux tombés au champ d'honneur ou que leurs blessures empêchent de rejouer, nous rendrons hommage à ces vaillants, et l'on comprendra mieux l'impossibilité qu'il y a de remplacer dès l'ouverture de la saison, pareils champions.

Le Stade Français, champion de France de 1910 à 1914, est privé de Poupon, Goût, Meyan, Frilezeau et Maurel, tués ; de Louis Gautier, capitaine de l'équipe nationale, et de son frère Paul, de Migault, Antoine, blessés, Steeg, Bollack, Gazès, etc.

Au Paris Université Club, G. Rabilloud, Rougier, Muller, les trois frères Jolidon, les deux frères Lebreton, Insoll, Schmidt, Paulmier, tués.

Au Racing Club de France, la plupart des équipiers premiers étant, avant la guerre, d'âge canonique, Bressy à part, peu ont été blessés ou tués, mais la plupart ont remisé la crosse.

Au Tennis Club de Colombes, sept équipiers premiers, dont Cornu, ont été tués.

Les fondateurs du Fer à Cheval, Antoine May et les frères Dalsème ont été tués.

Malgré ces vides terribles, les dirigeants du hockey en France, aussi bien dans les clubs de Paris et de la province, que dans les différents Comités de l'Union, se sont mis à l'œuvre, et ils espèrent la mener à bien.

Suivant l'exemple des autres branches de l'athlétisme, le hockey a obtenu, au printemps dernier, son autonomie financière et sportive, au sein de l'Union. Le Comité directeur, faisant table rase des anciens comités régionaux, a divisé la France en dix régions : les plus actives sont les régions de Paris, Grenoble où, paraît-il, six clubs pratiquent le hockey, et Bordeaux, où la Vie au Grand Air du Médoc a reformé une très bonne équipe.

D'autres équipes sont en voie de formation à Tours, à Dreux, etc.

Il est à souhaiter que Lyon, Saint-Servan et Lille qui arrivèrent autrefois en finales du championnat de France 1re série, trouvent les éléments pour reformer leurs équipes, ainsi que les clubs de 2e série de Reims, Compiègne, Versailles, Rouen, Meaux et Beauvais, qui obtinrent tous d'assez bons succès.

Nous voulons espérer également que le Comité directeur fera cette année un gros effort en Alsace-Lorraine et aussi chez les scolaires, effort qui, chez ces derniers, est indispensable pour assurer le recrutement de nos clubs parisiens.

Nous ne pouvons non plus passer sous silence l'éclosion d'équipes féminines de hockey, entre autres à Academia, à Femina-Sports, à l'A. S. S., au Racing, au P. U. C., et à Bordeaux, Grenoble et Dreux. — ANDRÉ BARAST.

Information.

Le Comité de Paris a fait disputer cet été la Coupe de Mai qui fut enlevée par Enghien H. C. sur le Racing, l'A. S. S. et le Stade.

Actuellement, les équipes 1res se disputent la Coupe Brimms, dans laquelle le Stade Français tient la tête. La lutte sera très vive pour la 2e place entre le Racing et le P. U. C.

Les équipes 2es jouent la coupe de Novembre, émaillée de trop nombreux forfaits. Elle doit revenir au P. C. U. devant le Rosaire, l'A. S. S. et Enghien.

LE SPORT FEMININ PREND CHAQUE JOUR UNE EXTENSION PLUS GRANDE. LA SECTION FÉMININE DE L'UNION SPORTIVE BELFORTAISE JOUANT UNE PARTIE DE WOLLEY BALL.

TIR

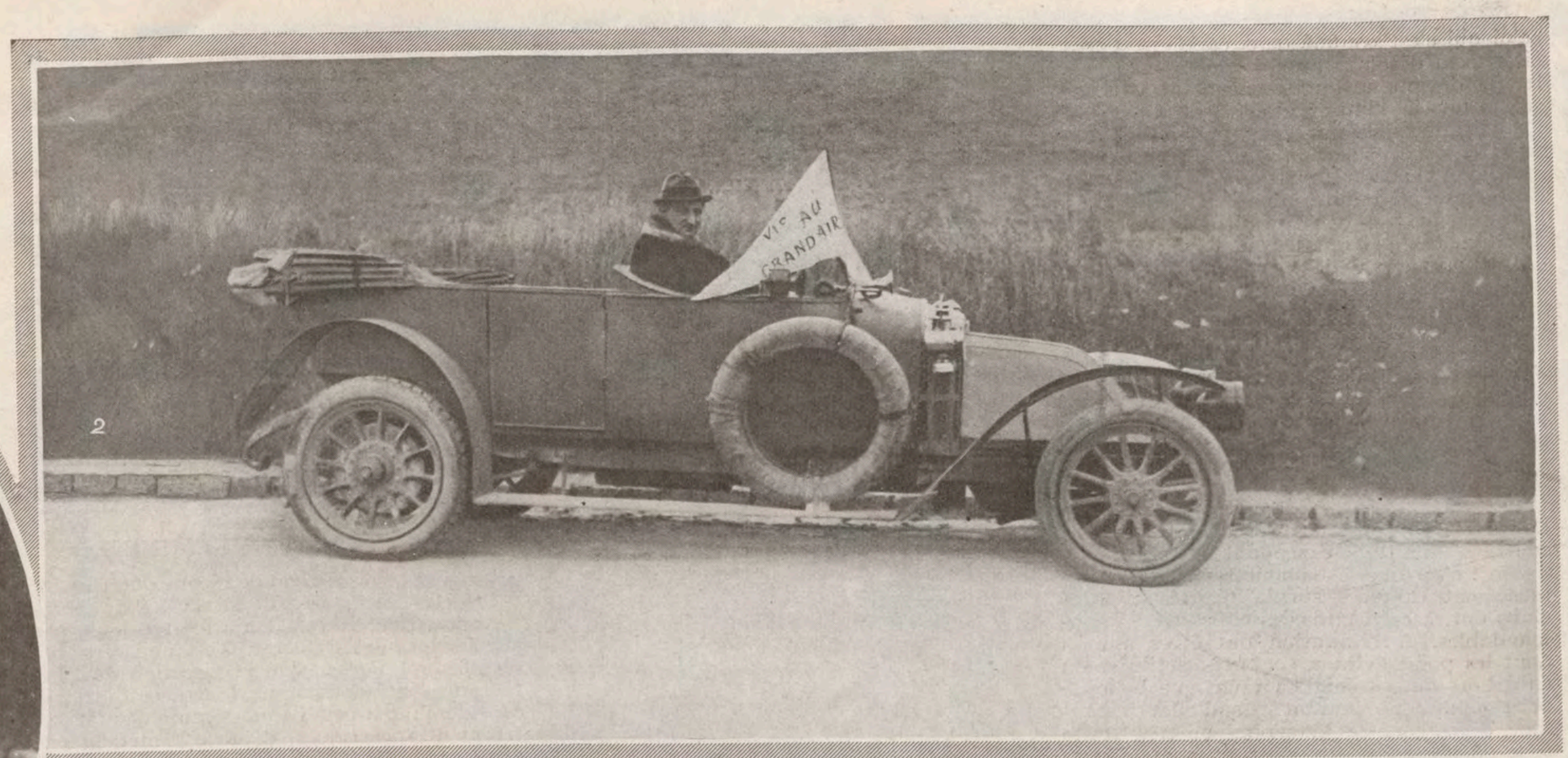
POUR VAINCRE LE TRAC

Les Américains appellent cet état nerveux « buck-fever » nous traduirons « trac ». Ce n'est pas de la peur. Ou, si c'est une peur, c'est celle de rater l'occasion d'un succès.

La presque universalité des tireurs ou des chasseurs l'a plus ou moins ressentie. Cela vous empoigne à la dernière balle d'une belle série ou devant une belle pièce de gibier facile à abattre. Le cœur bat, les paumes deviennent moites... et... on manque !

C'est une infirmité tenace et gênante que le succès endort et que les échecs réveillent. Il est cependant possible de s'en affranchir.

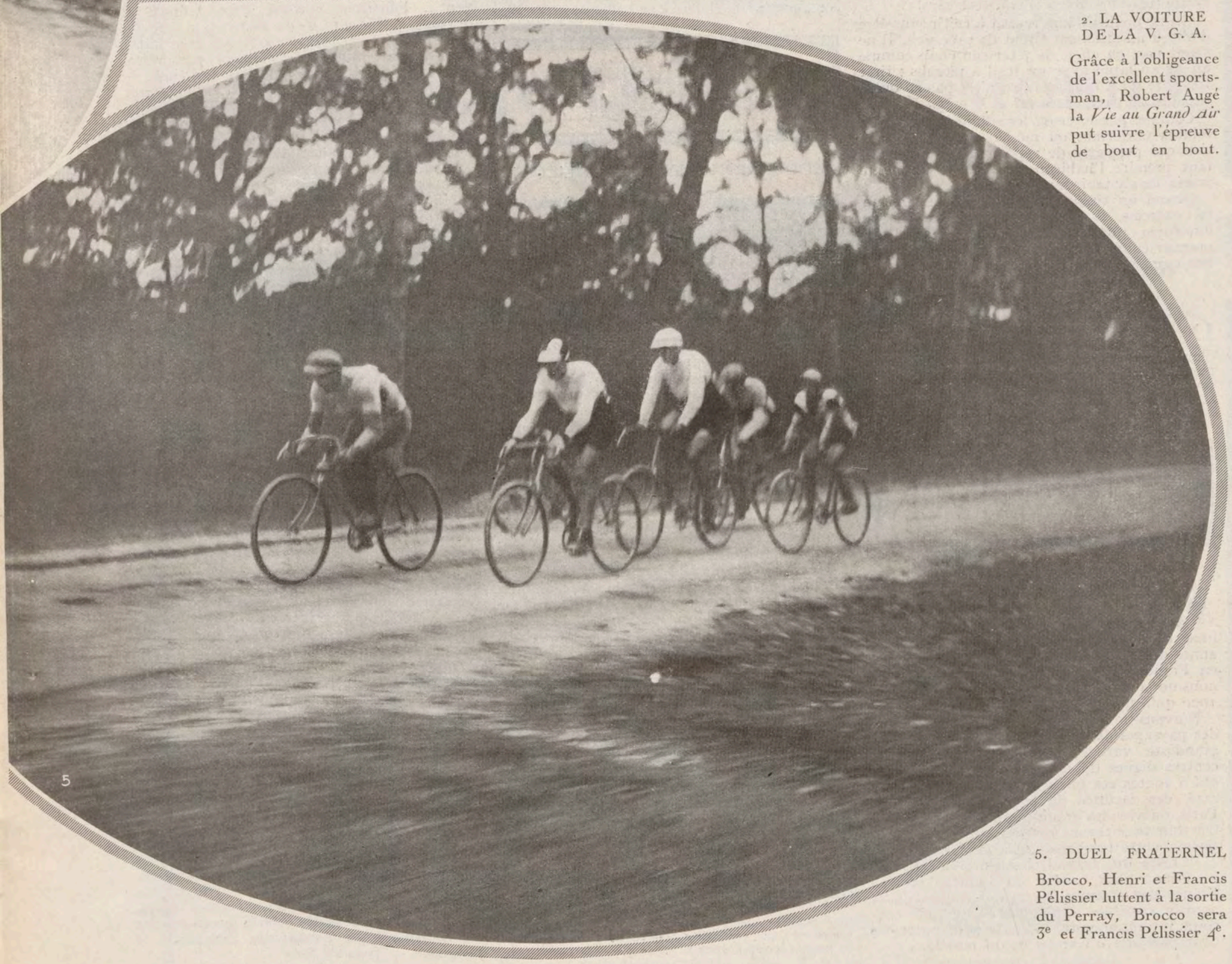
N'être sûr de son coup que dans un stand devant des ronds de carton immobiles, ce n'est pas être un tireur, mais un simple acrobate. Il est à peu près certain cependant que



2

2. LA VOITURE DE LA V. G. A.

Grâce à l'obligeance de l'excellent sportsman, Robert Augé la *Vie au Grand Air* put suivre l'épreuve de bout en bout.



5

5. DUEL FRATERNEL

Brocco, Henri et Francis Pélissier luttent à la sortie du Perray, Brocco sera 3e et Francis Pélissier 4e.

celui qui s'est confiné dans ce genre d'exercices, sera désemparé ou même paralysé par le trac devant un but menaçant ou précieux surgissant à l'improviste.

L'entraînement sur buts mobiles et inopinés le « snap shooting » est le complément indispensable de la formation d'un vrai tireur. C'est en même temps qu'une excellente gymnastique, un très bon antidote contre le trac dans les cas pratiques. Seul il se rapproche des cas normaux de la guerre ou de la chasse.

Le tir « au posé » n'est au tir réel que ce que les gammes du pianiste sont à la musique : un exercice élémentaire, rien de plus.

Les Anglais et les Américains, gens positifs, s'en sont depuis longtemps aperçus et l'ont relégué au second plan. Leur faveur va chaque jour davantage au « snap shooting » sur silhouettes ou même au « trap shooting » à balle avec des « miniature rifles » (carabines automatiques 22).

Mais c'est le tir sur silhouettes surgissant à l'improviste qui est le meilleur entraînement contre le trac. Il y a cependant à cela une condition : c'est que les silhouettes soient rigoureusement calquées sur la réalité. Certains clubs ont, à cet égard, des cibles très recommandables. A l'imitation des êtres animés dont les points vitaux sont très petits et où en dehors de ces points vitaux, une balle de petit calibre ne produit pas d'effet instantané, ces silhouettes n'ont qu'une très petite zone où les coups comptent. Partout ailleurs même très « en cible » le coup est zéro.

On ne peut dès lors réussir à ce tir sans être d'abord un excellent tireur de précision. Il ne s'agit pas, en effet, de jeter son coup comme au tir au lapin avec un fusil à plombs ; tirer très vite y est *inutile* si l'on n'est pas en outre capable de tirer « très fin ».

Comme, par surcroît, les silhouettes sont de teintes uniformes ou même camouflées sans rien qui permette de repérer la zone utile, il faut prendre l'habitude de choisir un point précis, de s'y tenir sans hésitation.

Quand un tireur est passé maître dans un tel exercice, il est à peu près assuré de foudroyer tout but humain ou animal du premier coup. Il le sent et cette sensation est une cuirasse contre le trac. — BULL'S EYE.

Information.

DANS notre numéro du mois de septembre, nous avons signalé la magnifique performance d'un lieutenant aviateur grec réussissant au championnat de tir une série de 59/60 à 20 mètres au revolver d'ordonnance. Une erreur typographique a défiguré le nom de ce champion qui s'appelle le lieutenant Georges Moraïtinis et non pas Zroraïtinis.

SPORTS d'HIVER

QUE FAISONS-NOUS ?

ALORS que nos voisins de Suisse travaillent au développement de leur industrie hôtelière, cherchent à créer, et aménagent chaque année de nouvelles stations de sports d'hiver ! en France nous demeurons stationnaires, et nous ne sommes guère plus avancés en 1919-1920 qu'à nos débuts de 1907.

N'avons-nous pas des sites merveilleux et des paysages de montagnes d'une agréable et grandiose variété ? N'avons-nous pas des centres dignes du nom de station hivernale, qui à toutes ces qualités joignent, ce qui est rare, des facilités de communications avec Paris, ou avec les grandes villes de Province ? Où sont maintenant cet entrain, cet enthousiasme, cette ferveur de nos premiers essais ?

Il reste du travail, beaucoup de travail à faire, pour créer et aménager en France des stations hivernales dignes de ce nom et capables d'organiser de grands concours internationaux, ou de faire disputer des championnats d'Europe et du monde.

LES LAURÉATES DES 3 CATÉGORIES DU CHAMPIONNAT D'ATHLÉTISME D'ACADÉMIA : Mlle SUZANNE PORTE (A GAUCHE), Mlle BINE (A DROITE), Mlle LAUDRÉ (AU MILIEU).

Je crains que nous ne soyons jamais à même de concurrencer nos voisins.

Combien pénibles sont ces rivalités de personnes, ces luttes contre les entêtés, contre les craintifs : elles tueront les sports d'hiver en France, si ce n'est déjà fait.

Je crains. — ROBERT PLANQUE.

Information.

LE Club Alpin Français, reprenant une tradition vieille déjà de 15 années, donnera cette année son Xe concours International de ski dans la première quinzaine de 1920 au Markstein, sur les côtes menant du Hohneck au Ballon de Guebwiller.

CULTURE PHYSIQUE

L'ÉDUCATION PHYSIQUE A L'ÉCOLE

EST-ELLE possible ? Petit problème à résoudre avant de la décréter obligatoire. Il semble que les pouvoirs dirigeants, Instruction Publique en la matière — enfin émus — se soient préoccupés de la question.

Nous n'ignorons pas que M. Rey- Golliet a pris en main la réorganisation de l'éducation physique à l'école. Réorganisation est de l'optimisme, car tout ou presque est à organiser. Quelle que soit la valeur, la compétence de l'Inspecteur général, il se heurtera à un certain nombre de difficultés insolubles ; insolubles pour lui parce que la solution ne dépend pas uniquement de lui.

De cet ordre : la surcharge des programmes. Tout le monde en parle, beaucoup s'en plaignent. Les parents eux-mêmes se sont émus — ceux qui peuvent s'émouvoir — de la forcerie cérébrale que sont les classes les plus enfantines. Il semblerait, comme corollaire, que les parents devraient se montrer partisans d'une évolution en faveur de la culture corporelle.

Hélas ! non. Quand on pénètre le milieu familial, on est tout surpris de voir combien notre cause compte encore de détracteurs. Or l'emprise paternelle ou maternelle est le premier obstacle à vaincre, étant donné que cette emprise est mauvaise. Mais que de diplomatie, pour faire comprendre aux parents qu'ils se trompent, et que c'est l'enfant qui a raison.

Et le local ? Inexistant dans la plupart des cas. S'il existe, c'est à la mode antique : la salle, le préau. L'aération ? Plus ou moins bonne. La cour ? Pour tourner en rond. Le square ? Pour y faire des petits pâtés.

Les hommes viennent. Les moniteurs de la ville, très « nouveau style », très « sang nouveau » nous semblent capables de faire de très excellente besogne. Les hommes viennent, mais les vieilles choses demeurent. — Dr BELLIN DU COTEAU.

MLLE SUZANNE LIÉBRARD, A REMPORTÉ LE CRITÉRIUM DE FEMINA SPORTS (19 OCT.).

ARNOULT, GAGNANT DE LA COUPE DE L'AVENIR DISPUTÉE A HAUTMONT (BELGIQUE).

SPORTS FÉMININS

LA FÉDÉRATION FÉMININE.

UN grand succès vient de récompenser les efforts remarquables de nos sociétés de sports féminins. Leur Fédération a été reconnue par le Ministère de la Guerre. C'est une véritable révolution ! Penser que la direction de l'Infanterie s'intéresserait un jour à ce qui était considéré il y a peu d'années comme un passe-temps d'excentriques, dépasse l'entendement et prouve une fois de plus que ce que femme veut... Félicitons surtout Mme Milliat, la dévouée présidente de la Fédération qui n'a pas ménagé sa peine pour obtenir le résultat auquel les sceptiques ne voulaient pas croire. Elle a d'ailleurs dû résigner ses fonctions de présidente de *Femina-Sports* pour se consacrer entièrement à sa tâche. Elle travaille pour l'intérêt général et préfère sacrifier le club auquel elle donna un si bel élan. Que cet exemple soit donc un peu plus suivi par les hommes !

Il nous semble intéressant de donner quelques passages des statuts de la Fédération des Sociétés Féminines Sportives de France, les premiers du genre dans notre pays.

Comme des clubs nouveaux se créent régulièrement partout où nos ferventes athlètes vont donner des exhibitions, il importe de les renseigner sur la façon dont ils peuvent faire partie de la Fédération :

« Chaque société, en adressant au Secrétariat de la Fédération sa demande d'affiliation, doit acquitter un droit fixe de 25 francs et fournir une liste de ses membres, pour chacun desquels elle aura, dès l'affiliation accordée, à verser une somme de un franc. Dans le courant d'un exercice, toute admission nouvelle dans une société doit être déclarée au Secrétariat de la Fédération, accompagnée d'un versement de un franc. Tous les ans, avant le 1er mai, chaque société fournit au Secrétariat de la Fédération un état de ses membres et acquitte, à raison de un franc par membre déclaré, le montant de sa cotisation pour l'exercice suivant. Sont seuls considérés comme membres de sociétés et qualifiés pour exercer une fonction dirigeante ou prendre une licence, les personnes (hommes ou femmes) pour lesquels la cotisation a été versée nominativement. Les membres honoraires doivent acquitter chaque année, avant le 1er mai, une cotisation de 10 francs. Ils n'ont pas droit de prendre une licence. Les membres individuels doivent payer, avant le 1er mai, une cotisation annuelle de 12 francs leur donnant droit à la licence. »

Qu'on se le dise !

« La Fédération est administrée par un conseil de 11 personnes au moins et 27 au plus, savoir : 1° quatre délégués ou déléguées des membres honoraires ; 2° un délégué ou déléguée des membres individuels ; 3° de délégués ou déléguées des sociétés régulièrement admises à participer à l'Assemblée générale ordinaire. »

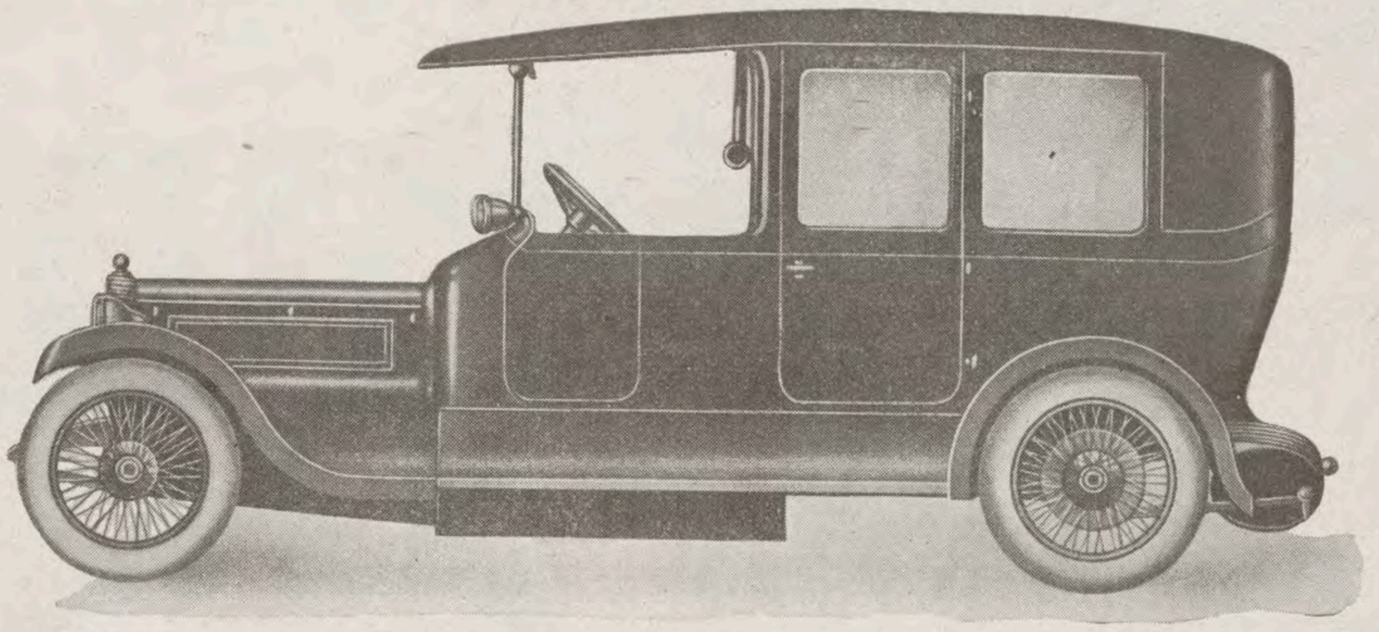
Car, voyez si les femmes sont bonnes ! Elles admettent le sexe fort dans leur Fédération. Les hommes peuvent en faire partie à titre de membres d'honneur, de membres honoraires et de membres de sociétés (en ce dernier cas seulement en qualité de dirigeants et délégués.) — JEANNE MAY.

LES FAMEUSES AUTOMOBILES

DAIMLER

REPRENNENT LEUR FABRICATION

D'AVANT GUERRE

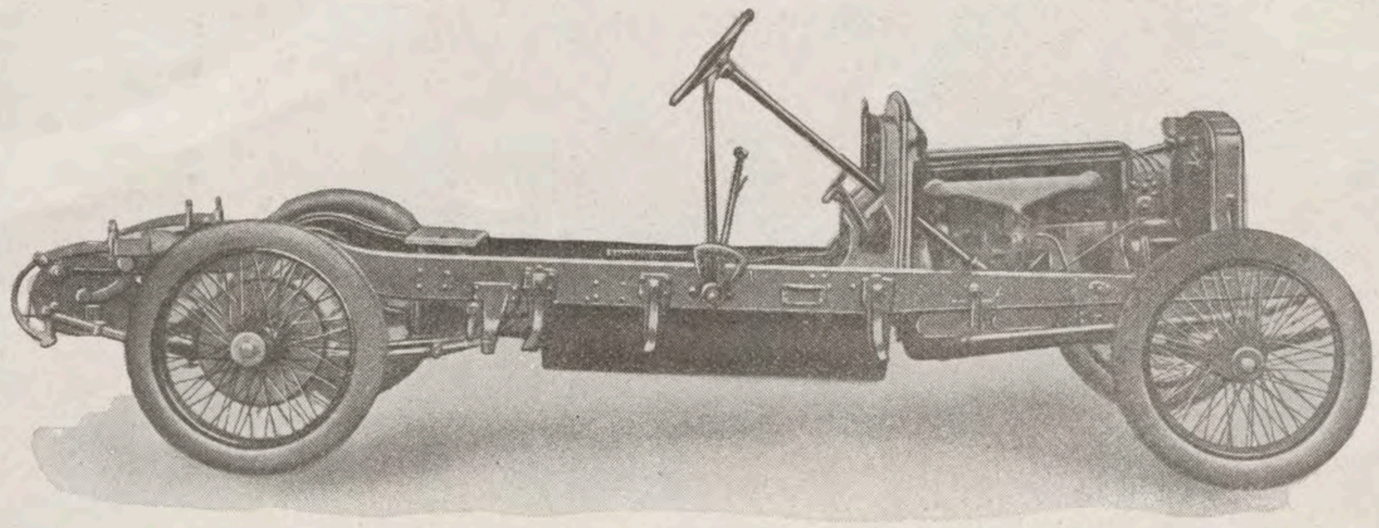


BUREAUX :

39, Avenue du Roule,

NEUILLY-SUR-SEINE

AU SALON DE L'AUTOMOBILE

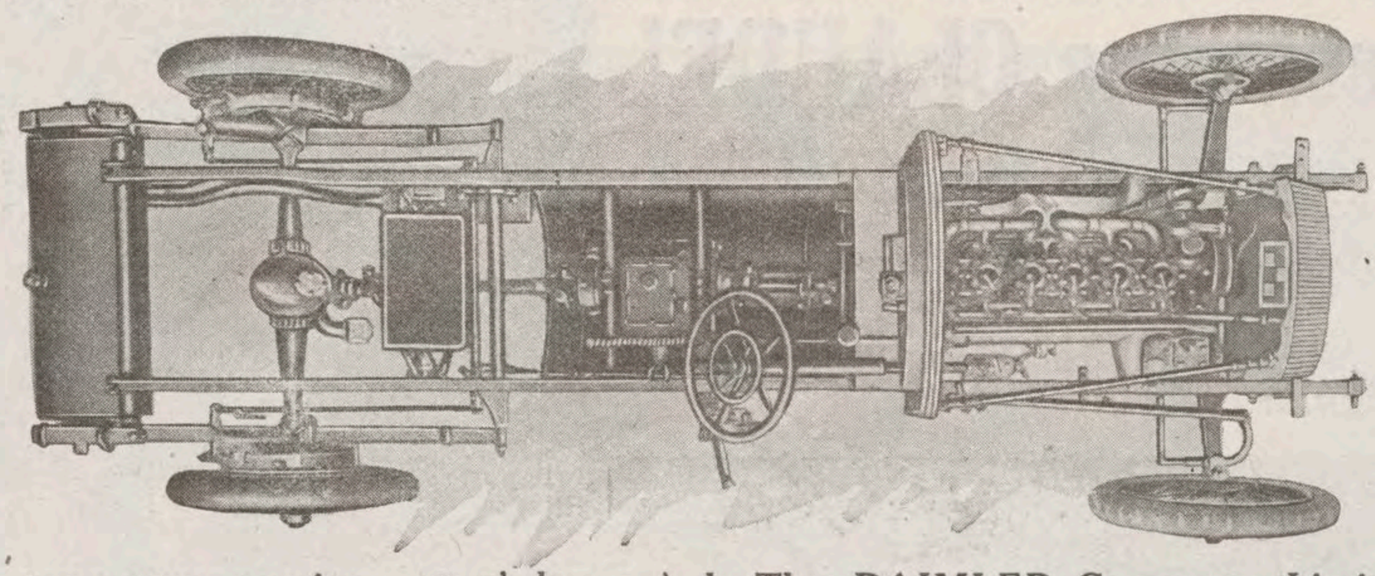


Châssis léger 30 HP six cylindres DAIMLER.

Catalogue et
Renseignements
sur demande.

DESCRIPTION :

Tout comme avant la guerre, ***Daimler*** continue à construire des moteurs sans soupiapes. Ces derniers sont trop connus pour qu'il soit nécessaire d'insister ici sur leurs qualités de souplesse et de force, ainsi que sur le travail silencieux qu'ils accomplissent. C'est avec raison qu'on a dit : " *La* ***Daimler*** *rend la voiture électrique inutile* ". Aussi, allons-nous nous borner à signaler les principales caractéristiques du châssis reproduit ci-dessus et qui figurait dans le beau Stand que ***Daimler*** avait au Salon. L'empattement est de 3 m. 25 et l'écartement de voie 1 m. 43. Alésage du moteur : 90 m/m sur 130 m/m de course, donnant 56 HP au frein. Graissage par barbotage ; embrayage à cône aluminium recouvert de cuir ; frein à mains agissant sur le tambour derrière le carter des engrenages. Roues métalliques, bien entendu, et, comme toute voiture mise au goût du jour, la ***Daimler*** possède tous les perfectionnements imposés par le dernier Salon : éclairage électrique, mise en marche automatique C. A. V., enregistreur de vitesse, etc., etc.



Pour tous autres renseignements s'adresser à la The DAIMLER Company, Limited,

39, Avenue du Roule. - NEUILLY-sur-SEINE

Carburateur CLAUDEL

Quelques performances du

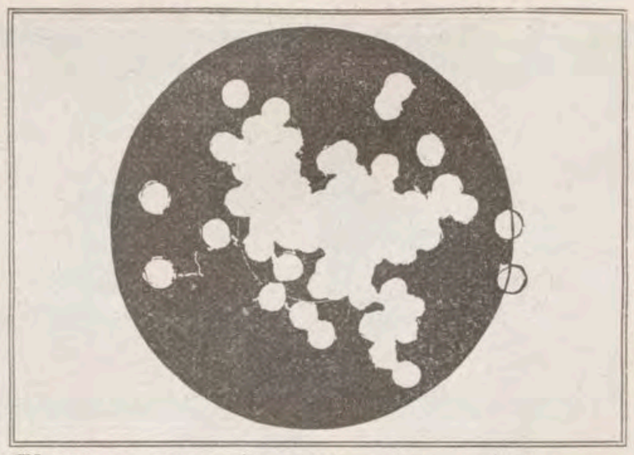
CARBURATEUR CLAUDEL

Premières traversées de l'ATLANTIQUE sur avion et sur dirigeable;

Essais officiels de Vitesse du 29 Septembre 1919 :
Pilote : Sadi Lecointe,

298 kil. 500 à l'heure, sur monoplace;
253 kil. à l'heure, sur biplace.

LES COURSES HIPPIQUES DE STRASBOURG ONT OBTENU UN BON SUCCÈS, PARTICULIÈREMENT LES ÉPREUVES MILITAIRES. LE VAINQUEUR FUT GOLDEN SIRUP AU LT. DE MONTFORT.



Mme TOPPERWEIN A ÉTABLI LE RECORD AMÉRICAIN DES 100 COUPS CONSÉCUTIFS AU REVOLVER A 20 YARDS (18 M.). L'ARME EMPLOYÉE ÉTAIT LE COLT MILITAIRE DE 38 (9 m/m).

L'ARRIVÉE DU CÉSARWITCH COURU, LE 15 OCTOBRE, A NEWMARKET. DE GAUCHE A DROITE : IVANHOE (1er), A M. J. WHITE, GOLDEN MELODY (2e), BRIDGEND (3e).

ÉQUITATION

LE CHEVAL ARTILLEUR DE PETITE TAILLE

Jusqu'en ces dernières années, seul, le cheval d'armes, cheval de cavalerie, retenait l'attention des pouvoirs publics.

Quant au cheval d'artillerie, le parent pauvre, il était tenu en piètre estime et considéré comme négligeable.

Ce n'est qu'il y a 10 ans, en 1909, que l'on se préoccupa de la nécessité d'approvisionner l'artillerie, du cheval qui lui était nécessaire. Et ainsi, fut heureusement fondée, sous les auspices du Cte de Robien et du général Langlois, la Société du Cheval national de trait léger.

A cette époque, le problème était particulièrement ardu non seulement du fait de l'engouement exclusif pour le cheval de cavalerie, mais encore du fait de la concurrence du cheval de gros trait dont la vente facile et rémunératrice était bien faite pour séduire les éleveurs.

Il y avait donc un certain mérite à prendre la défense de ce cheval artilleur qui forme « le premier anneau, le plus robuste, de la chaîne qui unit l'agriculture à la défense nationale. »

Une fois reconnue la nécessité de créer un type artilleur, il importait d'établir les bases de ce qu'il devait être.

Si l'on veut bien tenir compte que toute la stratégie moderne, ainsi que le dit le lieutenant Duffloth, vivait sur ce principe que le cheval, pour justifier son emploi aux armées devait posséder une certaine taille, que le petit cheval, le cob, le poney étaient rigoureusement exclus et que la préoccupation essentielle de l'élevage français était de grandir les races chevalines de petite taille en vue des Remontes, si l'on veut bien tenir compte que ces principes avaient force de loi, on reconnaîtra qu'il a fallu une certaine hardiesse aux promoteurs du cheval de trait léger, pour écrire dès 1909 :

« Le cheval d'artillerie doit être de taille petite, *très de terre*, fortement charpenté et ayant surtout une aptitude très spéciale au double rôle de tracteur et de porteur en terrain varié. »

Ce n'est pas tout : à la conception de la direction de la cavalerie qui, il y a quelques années à peine, exigeait avant tout la souplesse et la vitesse sans souci du modèle, la Société du trait léger a opposé ses idées, réclamant avant tout des animaux rustiques, énergiques et homogènes.

L'expérience de cinq années semble bien lui avoir donné raison, car la guerre a été le triomphe du cheval de petite taille possédant ces qualités. — E. G. Sée.

Résultats techniques.

•℄ *5 octobre.* — Championnat de l'athlétesse complète d'*Académia*. — 1re catégorie : 1e Suzanne Porte, 109 points sur 120. — 2e catégorie : 1re Renée Bine, 89 points 1/2. — 3e catégorie : 1e Lucienne Landré, 85 points. — Gagnantes précédentes : 1915, Suzanne Liébrard ; 1916, Madeleine Mouquin ; 1917 (pas disputé) ; 1918, Marcelle Chabre.

•℄ *12 octobre.* — Critérium d'athlétisme de *Femina Sport*. — *Anciennes 1re division* : Suzanne Liébrard. — *Anciennes 2e division* : 1re A. Duteau. *Nouvelles, 1re division* : 1re Lallemant. — *Nouvelles 2e division* : 1re Guiraud. — *Catégorie sans grimper* : 1re Rimbaux. — *Catégorie minime* : 1e Gautie.

TOURISME

UN APPEL DE L'U. F. S. I.

L'union des Fédérations des Syndicats d'initiative de France, colonies et protectorats a, sous les auspices du T. C. F. de lancer une affiche dont l'opportunité n'échappera à personne.

Elle s'intitule « *Ne votez pas pour lui* ». Elle fait appel à tous les citoyens pour qu'ils exigent des députés la promesse d'encourager le tourisme qui « fera demain la fortune de la France ».

Quand l'U. F. S. I. demande aux électeurs de soutenir *énergiquement* toutes lois favorables au tourisme elle veut insister sur l'effort nécessaire pour faire aboutir rapidement les propositions faites. Car si les propositions judicieuses, généreuses même, abondent il faut bien avouer qu'on ne s'empresse guère de discuter les projets déposés. Il est encore de ces projets qui ont quelques législatures d'ancienneté, chacune de ces législatures les examinant un peu pour les enterrer longuement.

Il suffit de rappeler les difficultés connues pour faire aboutir la taxe de séjour, toute l'insistance qu'ont dû mettre M. Hébrard de Villeneuve, président du Conseil d'Etat et membre du conseil d'administration de l'office national du tourisme, M. Milliès-Lacroix au Sénat et M. Queuille à la Chambre pour obtenir le vote de cette cotisation insignifiante presque sur toute personne faisant, dans une station climatique ou hydrominérale, un séjour inférieur à quatre semaines.

Verrons-nous la nouvelle législature faire aboutir, dès les premières séances qu'elle tiendra, ce projet Revault qui donnerait trente millions au tourisme de demain pour la construction et l'aménagement d'hôtels dans la zone de la Voie sacrée ? des divers projets qui naîtront de l'essor touristique certain et attendu pour le printemps ?

C'est ce que l'affiche de l'U. F. S. I. souhaite et demande à ceux qui font les lois en élisant des députés pour les discuter en leur nom. — René Bierre.

CYCLISME

(*Voir page 8, l'article sur les* Championnats de France).

Résultats Techniques.

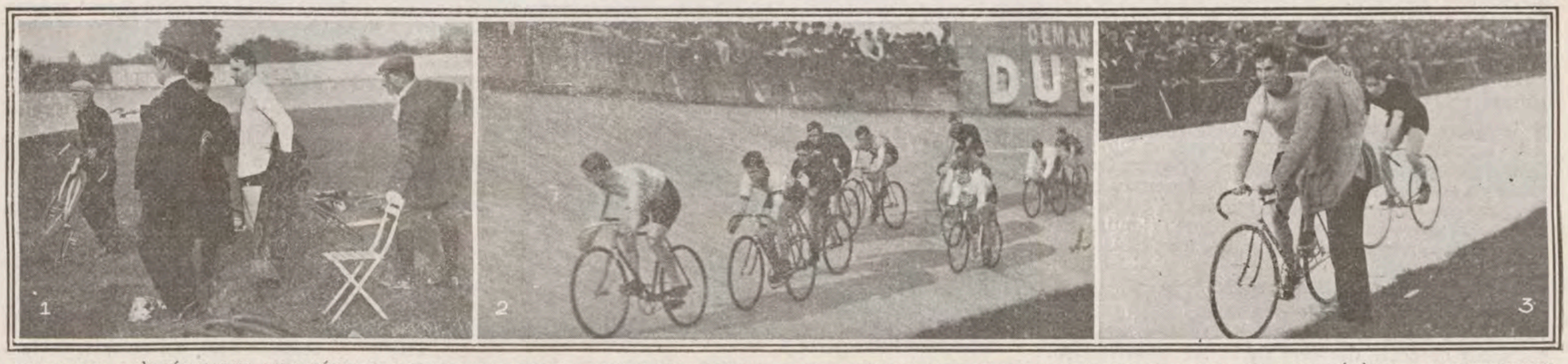
•℄ 5 Octobre. — Championnat de France. 100 km. sur route: 1er Henri Pélissier en 2 h. 46' 42", 2e H. Barthélémy en 2 h. 50' 18"; 3e Brocco en 2 h. 51' 5".
Parc des Princes. — Championnat de France de Vitesse : 1er Sergent, 2e Dupuy, 3e Schilles.
•℄ 12 Octobre. — Parc des Princes. Grand Prix de Boulogne (100 km. derrière motos): 1er Larrue en 1 h. 27' 38" 4/5; 2e L. Vanderstuyft á 300 mètres; 3e Miquel à 950 mètres; 4e Sérès ;
•℄ 19 Octobre. Parc des Princes, 100 km. à l'américaine; 1e, Spears-Godivier en 2 h. 49' 11" 3/5; 2e Van Beverl Degraève, 3e Deruyter-Sérès.
•℄ 26 Octobre — Réouverture Vélodrome d'Hiver. 10, 15 et 20 km. derrière motos : 1er Linart ; 2e L. Vanderstuyft ; 3e Larrue,

YACHTING

L'OLYMPIADE DE 1920

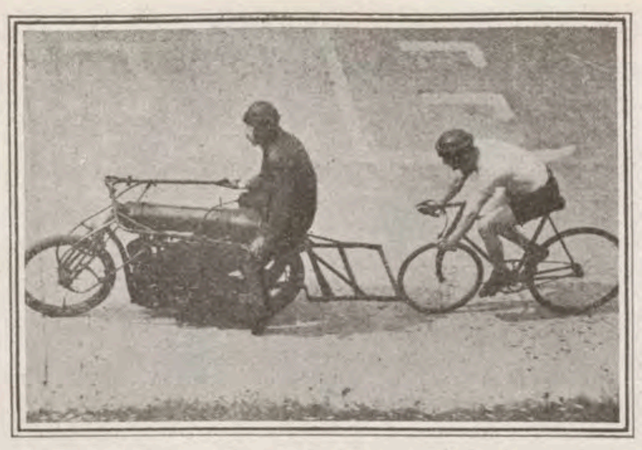
L'olympiade maritime de 1920, se courra, comme on le sait, dans les eaux d'Ostende.

Nos amis qui dirigent le yachting belge ont bien fait les choses et leur avant-programme est rempli de promesses. Du reste, avant la guerre, le sport de la voile était très en faveur en Belgique, les équipages d'amateurs étaient remarquables d'entraînement et de cohésion et les clubs très luxueusement organisés donnaient des réunions très importantes.



LES 100 KM. A L'AMÉRICAINE, DISPUTÉS LE 19 OCTOBRE AU PARC DES PRINCES, SONT REVENUS A SPEARS-GODIVIER DEVANT VAN BEVER-DEGRAEVE ET DERUYTER-SÉRÈS. CERTAINES ERREURS REGRETTABLES, VRAIMENT TROP FRÉQUENTES, SE SONT PRODUITES PRIVANT L'ÉQUIPE VAN BEVER-DEGRAEVE DE LA VICTOIRE A LAQUELLE UN CLASSEMENT RÉGULIER LUI DONNAIT DROIT. A GAUCHE, SPEARS SE PRÉPARE POUR REMPLACER GODIVIER AU SPRINT ; AU MILIEU SÉRÈS MÈNE ET VA TENTER UN DÉMARRAGE : A DROITE, VAN BEVER ; AU 2e PLAN, AERTS.

LE DÉPART DU GRAND PRIX DE BOULOGNE (100 KM. DERRIÈRE MOTOS), DE GAUCHE A DROITE : MIQUEL, LARRUE, SÉRÈS, LINART ; DERRIÈRE, L. VANDERSTUYFT (12 OCTOBRE).



LARRUE, DANS UN VIRAGE PENDANT LE GRAND PRIX DE BOULOGNE. MALGRÉ DES ACCIDENTS LARRUE BATTAIT VANDERSTUYFT, MIQUEL, SÉRÈS ET LINART DANS L'ORDRE.

A L'OCCASION DU CONGRÈS DE L'U. V. F., UNE ÉPREUVE CYCLISTE FUT ORGANISÉE A STRASBOURG. DES CONCURRENTS DE TOUS LES DÉPARTEMENTS Y PARTICIPAIENT.

La Coupe de Belgique était un des grands challenges internationaux : gagnée par la France avec Chouchette II à M. de Malartic du C. V. P. et barré par son architecte Arbaut, elle fut reprise par les Belges l'année suivante qui, ayant acheté leur vainqueur Chouchette II, la baptisèrent Vadrouillette et l'opposèrent à Meulan, à Chouchette III au même propriétaire et faite par le même architecte. Ce fut une atténuation à la déception qu'éprouvèrent alors le propriétaire et l'équipage puisque nous avions été battus par nos propres armes.

La guerre empêcha cette lutte courtoise de se poursuivre car l'excellent sportsman qui est le propriétaire des Chouchette successives voulait continuer. Il faut espérer que dès que nous serons fixés sur la nouvelle jauge, nous retournerons chercher cette belle coupe que nous eûmes au bord des lèvres.

En attendant ces réunions futures, voici le résumé de l'avant programme des fêtes du Yachting en vue de la VII[e] Olympiade :

1[re] *Journée :* Régates internationales à la voile Douvres-Ostendes, organisées par le R. Y. C. d'Ostende.

2[e] *Journée :* Régates internationales à la voile Ostende-Terneuzen, organisées par le R. Sailing Club et Gand.

3[e] *Journée :* Régates internationales à la voile Terneuzen-Anvers et première journée des régates olympiques proprement dites. Catégories correspondantes aux catégories actuelles des 6, 7 et 8 mètres de la jauge internationale. On fixera ces catégories dès que le Comité International du Yachting à Londres aura statué sur la nouvelle jauge.

4[e] *Journée :* Régates internationales à la voile Anvers-Bath et retour 2[e] journée des régates Olympiques. Visite de S. M. le Roi, revue des yachts à Bath.

5[e] *Journée :* Régates internationales à la voile Anvers-Bath et retour : 3[e] journée des régates Olympique.

6[e] *Journée :* Régates internationales à la voile Anvers-Terneugen, organisées par le Bruxelles R. Y. C. Eventuellement en cas de barrage dernière journée Olympique.

7[e] *Journée :* Régates internationales à la voile Terneuzen Ostende, organisées par le R. Y. C. et Moter-Boat Clubs en Flandres (Gand).

8[e], 9[e] *et* 10[e] *Journée :* Régates internationales à la voile à Ostende organisée par le R. Y. C. d'Ostende.

Et voilà un programme qui est un peu là, savez-vous. — JEAN SAVOYE.

Informations.

LE Comité du Yachting de course qui est en somme le bureau permanent du Congrès des Sociétés Nautiques s'est réuni le 11 octobre à Paris dans les salons du Y. C. F. pour discuter des desiderata français à apporter au Congrès international le 20 octobre à Londres. MM. Le Bret, Billard et Daulnoy ont été nommés délégués.

L'ASSOCIATION française du Yachting de Course vient de décider d'offrir une somme de mille francs au premier propriétaire qui ferait mettre un racer en chantier pour disputer les épreuves éliminatoires de l'Olympiade de 1920.

Cette réunion militante de yachtmen tiendra son Assemblée générale le 25 novembre à 13 heures 1/2 au Café de la Paix.

LE prix de 1.000 francs, offert par l'Association Française du Yachting de course de la Fédération des Sociétés du S.-O. a été distribué par les soins de cette dernière de la façon suivante : 400 francs à la Société de la Voile d'Arcachon ; 300 francs au Sport Nautique de la Gironde et 300 francs à la Société des Régates de Bayonne.

Résultats techniques.

•℣ 5 octobre, Régates de Maisons-Laffitte. — 1[re] course : Handicap avec rendement de temps au départ : 1[er] *Le Pinard* à M. Bousquet qui détient la coupe des Industriels et Commerçants de Maisons-Laffitte. 2[e] *Denise* à M. Babou. 3[e] *Rubis* à M. Beaujeu. 4[e] *Korri ane* à M. Hauet.

•℣ 2[e] course : Self-handicap (Formule du Y. M. C.) avec temps primé. 1[er] *Le Pinard* gagne la totalité du prix effectuant l'aller et retour dans le même temps : 39 minutes. 2[e] *Denise* gagne la médaille offerte par M. Bickart

•℣ 3 partants dans cette course. 3[e] course. Même règlement que pour la 1[e] épreuve ; cette course étant réservé aux canots faisant au moins 20 kil. à l'heure. 3 partants.

•℣ *Requin* et *Yvonnette* arrivent « deat heat ». Les deux Cruisers se remettent en ligne pour faire un parcours : *Requin* à M. Wasseige arrive premier et gagne la coupe du Yacht Moteur Club. 2 *Yvonnette* gagne la médaille offerte par l'*Echo de Paris*.

AVIATION

HEUREUX BOSSOUTROT

HURRAH ! Hurrah ! Bossoutrot, l'un des deux pilotes du Goliath, vient de gagner l'une des fameuses primes de la Ligue Nationale Aéronautique, dont nous avions déjà parlé. Telle est la récompense que lui vaut son magnifique voyage de Paris à Kroufra, Dieu soit loué ! Le champion n'aura pas voyagé en vain. Son raid de 4.000 kilomètres lui rapporte la somme considérable de 7.000 francs et un splendide objet d'art de 1.000 francs. Allons, allons, on sait encourager le sport en France, on fait bien les choses et tout nous permet d'espérer qu'avec de tels procédés notre aviation défaillante va connaître une nouvelle ère de gloire. Que faut-il pour être heureux ? Des Mécènes : en voilà ! Et comme Bossoutrot doit être heureux !

La Coupe Deutsch, pour un circuit de 190 kilomètres 400, autour de Paris est mieux rétribuée. Il est vrai qu'elle date d'avant la guerre, de l'époque où l'aviation n'avait pas encore mérité de la patrie en danger, où elle n'avait pas encore écrit avec le sang de tant de héros l'histoire la plus glorieuse qu'on puisse imaginer.

Le 13 octobre, elle fut remise en compétition et donna lieu à un magnifique match de vitesse entre Leith Jensen, Sadi Lecointe, de Romanet et Rost.

VAN KEMPE, LE JEUNE SPRINTER BELGE QUI VIENT DE SE RÉVÉLER A BRUXELLES.

MARTIN, 1[er] DU GRAND PRIX POUR TOUS, LE 12 OCTOBRE, AU PARC DES PRINCES.

Jensen, gloire de la guerre, engagé volontaire danois, médaillé militaire, chevalier de la Légion d'honneur, fut le premier détenteur : il réussit à boucler le parcours à 200 km. 655 à l'heure. Le surlendemain, Sadi Lecointe faisait mieux, le temps étant moins défavorable, il atteignit l'allure de 247 km. 719. De Romanet, héros de la campagne, aux 18 victoires aériennes, frisa le 300 kilomètres à l'heure, mais des pannes de moteur surgirent quelques minutes avant l'arrivée. Rost ne put obtenir les 10 % nécessaires pour déposséder le détenteur.

Dans un nouvel essai, Sadi Lecointe réussit à atteindre 252 kilomètres à l'heure de moyenne. Le suivant doit donc pour lui ravir la coupe faire du 277 horaire. De Romanet ayant battu les records du monde de vitesse à l'allure de 284 kil. 600, on voit qu'il aura une belle chance, lorsqu'il rentrera d'Espagne où il est en mission.

De réels exploits seront encore enregistrés pour la conquête du trophée et il est certain que le vainqueur de la prime actuellement en compétition atteindra les 300 kilomètres dans l'heure. On prête au champion australien Hawker, le rescapé de l'Atlantique, l'intention de concourir. — JACQUES MORTANE.

Informations.

L'AÉRO-CLUB de France a homologué — enfin ! — les records suivants : aviateur seul lieutenant Casale, 9.520 mètres (14 juin 1919). — pilote et un passager, Maurice Walbaum 7.570 mètres (3 août 1919). — pilote et un passager, Jacques Weiss, 9.000 mètres (13 août 1910). Quatre mois furent nécessaire pour officialiser la performance du lieutenant Casale précédemment annoncée comme étant de 10.100 mètres. Entre temps, l'Américain Roland Rohlfes se serait élevé à 10.400 mètres (18 septembre).

LA poste aérienne France-Maroc, sur le parcours Toulouse-Rabat fonctionne depuis le 18 octobre. Les envois doivent acquitter d'avance, en sus des taxes postales ordinaires, les surtaxes suivantes : jusqu'à 20 grammes, 1 fr. 25 ; de 21 à 100 grammes, 2 fr. 50 ; de 101 à 200 grammes, 3 fr. 75. Les départs de Toulouse ont lieu les 1[er], 4, 8, 15, 18, 22 et 25 de chaque mois, à 10 heures après l'arrivée du train de Paris.

Résultats techniques.

•℣ 13 octobre. — Leith Jensen s'attribue la Coupe Deutsch, couvrant les 190 kil. 400 du circuit de Paris (Saint-Germain, (Senlis, Meaux, Melun, Saint-Germain), à 200 kil. 655 à l'heure 56 m. 55 s.)

•℣ 14 octobre. — Poulet et son mécanicien Benoist prennent le départ sur Caudron G-4, pour l'Australie. Ils partent d'Issy-les-Moulineaux et atterrissent à Fréjus.

•℣ 15 octobre. — Sadi Lecointe, concurrent pour la coupe Deutsch, s'attribue le prix dont il dépossède Jensen. il boucle le circuit en 46 m. 7, à une vitesse horaire de 247 kil. 719. — Poulet et Benoist, partis de Fréjus, se posent à Pise, en repartent et arrivent aux environs de Rome.

•℣ 18 octobre. — Poulet et Benoist volent de Rome à Naples, la neige et la tempête les arrêtent.

•℣ 20 octobre. — Ils vont de Naples à Brindisi.

•℣ 21 octobre. — Ils font l'étape Brindisi-Valona.

•℣ 23 octobre. — De Romanet bat les records du monde de vitesse, réalisant une vitesse de 284 kil. sur 9 kil. 200 (4 kil. 600 aller et retour).

•℣ 20 octobre. — Pour la coupe Deutsch, Sadi Lecointe bat son record couvrant le circuit en 45' 20" soit la vitesse de 252 kil. à l'heure. Record établi sur biplace.

•℣ 20 octobre. — Poulet quitte Naples et vole malgré la tempête jusqu'à Brindisi.

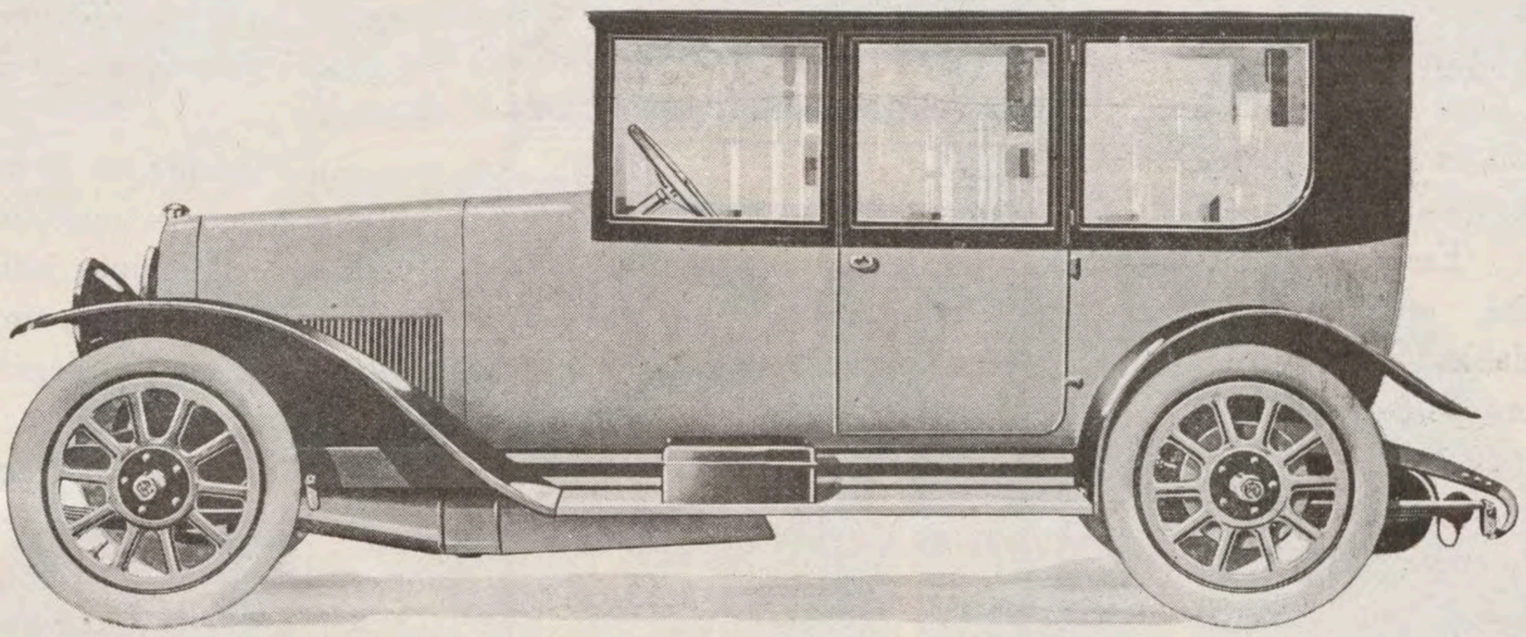
•℣ 23 octobre. — De Romanet réalise sur Nieuport la vitesse de 285 kil. à l'heure.

•℣ 28 octobre. — Fronval sur Morane bat à Madrid le record du monde de looping avec 624 bouches en 2 h. 42' 19".

AUTOMOBILES

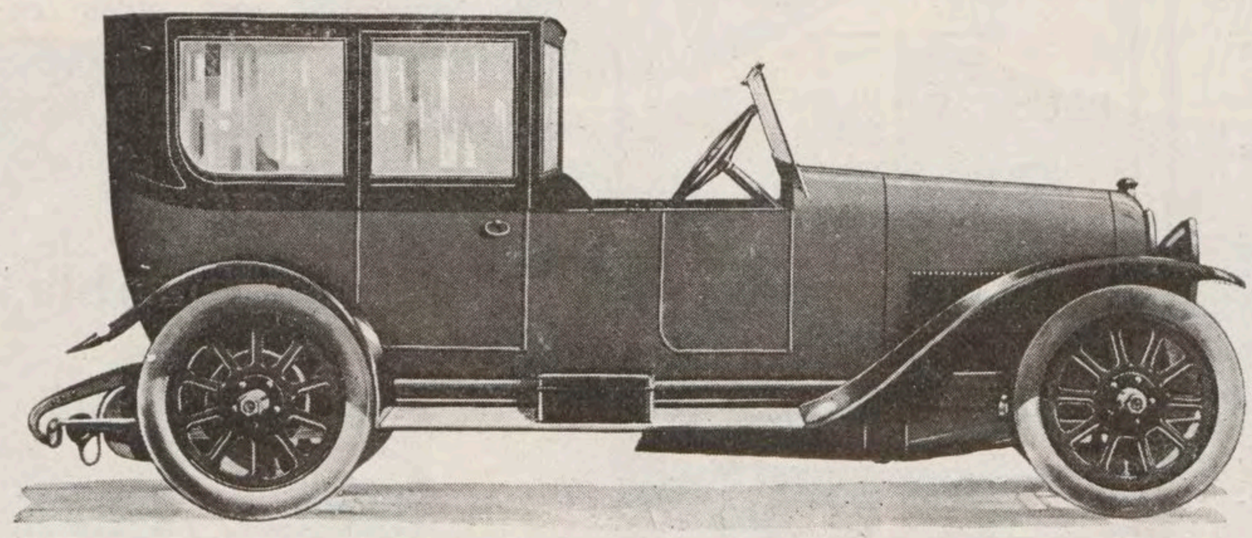
ITALA

SIÈGE SOCIAL A TURIN



DEUX BEAUX SPÉCIMENS DE

VOITURES REMARQUÉES AU SALON DE L'AUTOMOBILE



CES magnifiques créations de l'Industrie Automobile de notre sœur latine l'Italie, proviennent de la fameuse firme de Turin. Elles se caractérisent, au point de vue technique, comme suit :

Moteur : Monobloc à 4 cylindres de 80 m/m d'alésage et de 130 m/m de course faisant 50 HP au frein. **Le carburateur** est automatique. Allumage par magnéto haute tension ; embrayage à disque sec ; quatre vitesses ; frein sur la transmission et roues démontables. Bien entendu, toutes les ITALA de 1920 sont pourvues du démarrage et de l'éclairage électriques, d'un compteur indicateur de vitesse, d'un niveau d'essence, phares, klaxon, etc.

Certes nos clichés rendent bien l'élégance de la forme et la beauté des lignes de deux voitures qui ont fixé l'attention des nombreux visiteurs du Salon, mais ce que nulle description ne saurait par contre fixer, c'est le fini de la construction et la qualité des matériaux employés à la construction des ITALA, aujourd'hui appréciées dans le Monde entier.

Voici le

Pyrene
MARQUE DEPOSÉE

ce petit appareil en cuivre dont on a tant parlé dans le Service Automobile, et qui a sauvé des milliers et des milliers de voitures.

Le Liquide *Pyrene* est neutre, sans trace d'humidité, ni d'acide, et permet d'éteindre n'importe quelle catégorie d'incendie : Essence, Carbure, Électricité, etc., etc. Il est incongelable.

Pour chasser le liquide au moment du danger, vous n'avez pas besoin de compter sur une pression emmagasinée ou une réaction chimique : Vous pompez. . . . . Tout le monde sait pomper.

Remarquez que pour un retour de flamme, il suffit généralement de 2 ou 3 coups de pompe pour maîtriser l'incendie. Vous remettez votre appareil en place, et il est prêt pour la prochaine alerte.

De plus, en plus, la nécessité de munir les voitures automobiles d'extincteurs d'incendie est évidente. On trouve, en effet, réunis sur une voiture, tous les éléments susceptibles d'occasionner un incendie : Essence, Huiles chaudes, Carbure, Électricité.

Que feriez-vous sans Extincteur ***Pyrene*** si, en route, vous aviez un commencement d'incendie ? Vous auriez beau essayer l'eau et le gravier, vous assisteriez, impuissant, à la destruction complète de votre voiture.

Si vous êtes près d'une agglomération, vous arriverez à vous rendre chez vous ; mais si vous êtes en rase campagne, ce sera la vraie panne.

Et vous n'aurez plus de voiture !

Evidemment, la Compagnie d'Assurance vous versera une certaine somme, mais ce n'est pas pour cela, que le lendemain, vous pourrez vous procurer cet auxiliaire dont vous avez tant besoin.

Au contraire, si vous avez un ***Pyrene*** sur votre voiture, dès que les flammes jaillissent, quelques coups de pompe, et vous n'avez aucun dégât, pas même à la carrosserie, car le liquide ***Pyrene*** peut être projeté sur n'importe quel matériel, sans laisser la moindre trace.

Un ***Pyrene*** sur votre voiture, vous donne la sécurité dans les risques d'incendie, et vous permet *d'obtenir une réduction du taux de votre prime d'assurance.*

Beaucoup d'accessoires d'automobiles sont utiles et intéressants.

Un seul est indispensable, c'est le

Pyrene
MARQUE DEPOSÉE

Prix de l'Extincteur *Pyrene* chargé et muni de son support :

100 francs.

En vente dans tous les PRINCIPAUX GARAGES et MAGASINS D'ACCESSOIRES automobiles.

Établissements PHILLIPS & PAIN, Ingénieurs-Incendie. -:- 1 et 3, Rue Taitbout, PARIS

LE SPORT EN BELGIQUE

1. Hanrion, du Cercle Athlétique de Spa, champion de Belgique du saut en hauteur avec élan (1 m. 62).

2. Van Nieuwenburg, de l'Union St-Gilloise, champion de Belgique de 1.500 mètres, en 4 m. 16 s. 1/5.

3. L'équipe Putmans, de Schærberck-Bruxelles, champion du jeu de balle. Au centre, le fameux Putmans.

4. Le joueur de pelote Brébart, de Curenghem, le plus grand champion de Belgique et athlète complet de classe.

5. Brochard, de Liége, le meilleur sprinter de Belgique, qui a fait 10 s. 4/5 aux 100 mètres et 22 s. 3/5 aux 200 m.

6. Le paddock de Boisfort pendant le récent meeting hippique d'automne. C'est le Longchamp de Belgique.

PARMI LES STOCKS INNOMBRABLES QUE NOUS AVONS RACHETÉS AUX AMÉRICAINS SE TROUVE UNE GRANDE QUANTITÉ D'AUTOS, DE MOTOCYCLETTES ET DE SIDE-CARS. LA VENTE DES MOTOS ET SIDE CARS SE FAIT AU CHAMP DE MARS OU CHAQUE JOUR DE NOMBREUX AMATEURS VIENNENT CHERCHER LA BONNE OCCASION. PAR NOS PHOTOGRAPHIES, LE LECTEUR CONVIENDRA QU'IL Y A DU CHOIX ET MATIÈRE A CONTENTER LES PLUS DIFFICILES. QUE NOS AÉRODROMES NE SONT-ILS AUSSI MÉTHODIQUEMENT ORGANISÉS !

AUTOMOBILE

LES FORMES DES VOITURES DE 1920
RADIATEURS

La loi formulée par Viollet le Duc en architecture de l'adéquation de la forme à la fonction de l'objet est également vraie, en automobile.

Lorsqu'en 1902 la Mercédès sortit ses voitures limitées à l'avant et à l'arrière par les plans verticaux passant par les axes des roues, la mode suivit. Elle suivit par ce que les voitures ainsi établies étaient plus agréables à l'œil, mais cette faveur de la mode était inconsciemment en concordance avec un avantage mécanique réel : le centrage des masses de la voiture et l'amélioration de sa conduite et de sa tenue de la route.

Aussi, en 1914, à part cinq ou six dissidents, tous les constructeurs terminaient-ils leur châssis à l'avant par un radiateur à surface antérieure plane, situé *au-dessus* de l'essieu *(fig. 1)*.

Depuis lors tous les réfractaires moins un se sont ralliés au radiateur avant. Seul Renault conserve son capot d'une esthétique très personnelle et justement appréciée.

En revanche la forme et la place des radiateurs par rapport au plan vertical passant par l'axe avant présente cette année de nombreuses variantes.

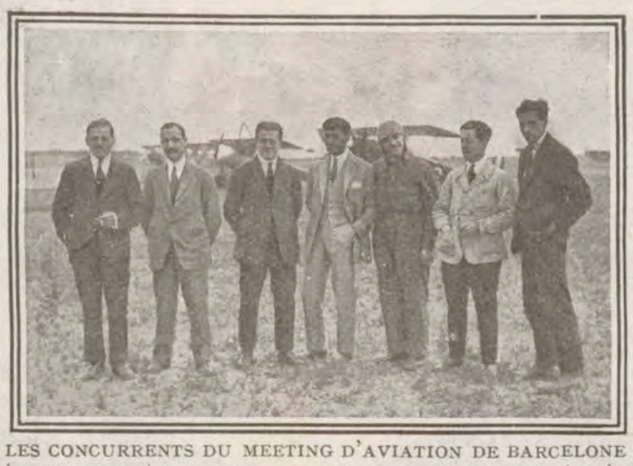
Cela tient à la vogue chaque jour grandissante du radiateur pointu ou plus exactement du radiateur dont la face antérieure a la forme d'un dièdre.

On peut à cet égard distinguer les voitures en deux catégories : celles qui ont un refroidisseur plat et celles qui ont un radiateur en étrave.

Parmi les radiateurs plats, Peugeot esquisse une évolution en inclinant légèrement les faces latérales de son refroidisseur. Il est à noter cependant que cette marque avait depuis longtemps déjà reculé son radiateur sensiblement en arrière du plan A. B. *(fig. 2)* de l'essieu et donné ainsi à ses voitures une silhouette très heureuse parce que très *racing-like*.

La plupart des autres radiateurs plats (à part bien entendu certaines maisons qui se soucient visiblement beaucoup plus des qualités mécaniques que des considérations esthétiques) sont plus ou moins apparentés au type que la vogue d'une grande marque anglaise a rendu pour ainsi dire classique. l'Hispano Suiza présente une remarquable réalisation de ce genre d'avant de capot.

Mais les préférences de ceux qui aiment les formes plus nouvelles vont aux radiateurs en étrave.



LES CONCURRENTS DU MEETING D'AVIATION DE BARCELONE (12 OCTOBRE) : CAYOU, BERTRAIN, BOURGEOIS (FR.), 2e, GRASSA (IT.), FRONVAL (FR.), 1er, CAMUDAS, COLONNER.

LE GRAND AS DU BOMBARDEMENT LEMAITRE VIENT DE SE MARIER AVEC Mlle TANNER.

L'AVIATEUR DANOIS JENSEN FUT LE PREMIER DÉTENTEUR DE LA COUPE DEUTSCH.

MARIAGE DE Mlle HERSENT ET DU CAPITAINE AVIATEUR P. PERRIN DE BRICHAMBAUT, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR, L'UN DE NOS GRANDS AS DE L'AVIATION.

Les maisons qui se sont lancées dans cette voie peuvent se ranger en deux groupes, celles qui ont adopté le dièdre aigu et celles dont le dièdre est obtus.

Le dièdre obtus a été lancé par Panhard, avant la guerre, il était alors très obtus. Depuis lors, cette firme marque une légère tendance à réduire l'ouverture de l'angle antérieur, autrement dit à rendre son étrave plus aiguë et on ne peut contester que cette tendance soit avantageuse. Dans le même ordre d'idées une des plus jolies réalisations de cette catégorie est présentée par la jeune marque Voisin.

Les bureaux de dessin qui ont « sorti » des avants à dièdres aigus sont évidemment à l'avant-garde des chercheurs de lignes et d'esthétique automobile. Mais cette forme étant la plus nouvelle cela ne va pas sans quelques tâtonnements

L'aplomb du radiateur par rapport au plan de l'essieu est notamment assez difficile à déterminer. Si, en effet, la base du radiateur est laissée à la place qu'occuperait un radiateur plat, le profil de la voiture revient à la forme abandonnée comme disgracieuse depuis 1903 *(fig. 4)*.

Si, au contraire, on recule le radiateur de manière à rendre le profil plus agréable, l'esthétique de la voiture vue de trois quarts arrière se trouve sacrifiée. Lorsqu'en effet la voiture a dépassé le spectateur, celui qui la suit des yeux voit à un certain moment les faces obliques du radiateur se profiler et disparaître; l'avant semble alors amputé, décapité *(fig. 5)*.

Une très bonne solution moyenne est présentée par Rolland Pilain *(fig. 3)*, mais elle ne satisfera pas les amateurs d'avants très pointus.

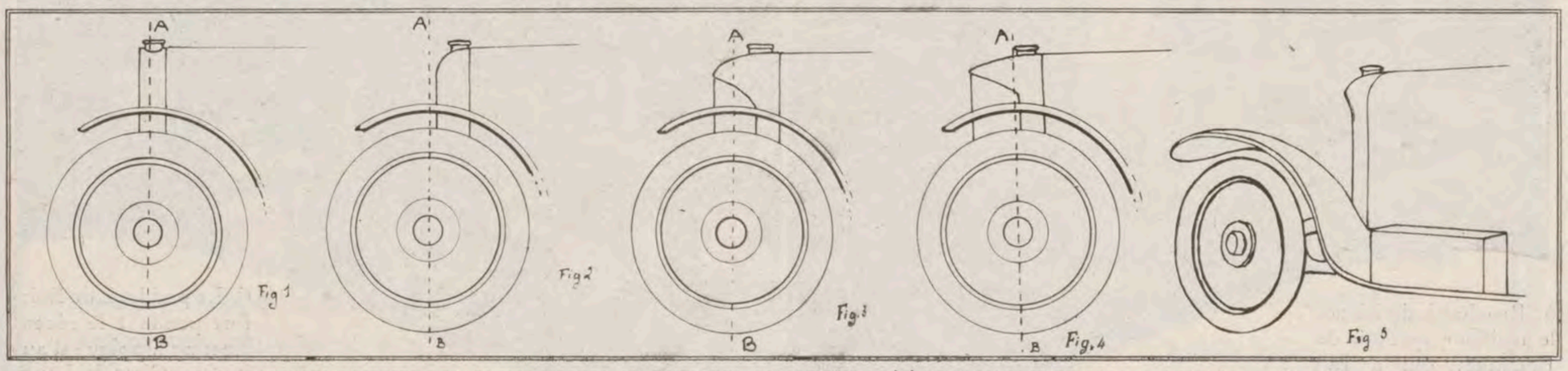
Je crois cependant qu'il est possible de faire un avant en étrave très aiguë sans tomber dans le défaut représenté par la figure 5. Il suffirait pour cela d'employer des surfaces courbes au lieu de surfaces planes. Cela donnerait à la section du radiateur (suivant un plan horizontal) la forme d'une ogive au lieu de celle d'un simple coin.

Comme cette forme est celle des projectiles aériens, comme elle est celle que les lois de l'aérodynamique indiquent comme la meilleure pour la pénétration dans l'air, il est vraisemblable qu'elle s'imposera un jour ou l'autre, les règles de l'esthétique mécanique et celles du rendement ne pouvant diverger longtemps. — Cne GALLIOT.

Résultats techniques.

15 octobre. — Essais sur le kil. lancé. Motocyclettes 250 cm. Alcyon I, km. en 50' 40". Motocyclettes 350 cm. Alcyon III km. en 35' 11/40. Motocyclettes 500 cm. Peugeot, km. en 32" 3/40. Side Cars 1.000 cm. Harley-Davidson, km. en 47" 18/40. Voiturettes 350 à 400 kil. Corre, km. 33" 9/40. La plus grande vitesse fut réalisée par Péan réalisant plus de 112 km. à l'heure.

17 octobre. — Thomas sur voiture Ballot bat le record de la côte de Gaillon 21' 3/5 battant le record 22" détenu par l'Allemand Erle sur Benz.



SCHÉMAS MONTRANT LES TENDANCES DIVERSES DES CONSTRUCTEURS AU SUJET DES RADIATEURS : (1) LE RADIATEUR DE 1914, A SURFACE ANTÉRIEURE, PLANE AU-DESSUS DE L'ESSIEU. — (2) LE RADIATEUR RECULÉ EN ARRIÈRE DU PLAN A. B. DE L'ESSIEU. — (3) LA SOLUTION ROLLAND-PILAIN. — (4) LA BASE DU RADIATEUR LAISSÉE A LA PLACE QU'OCCUPERAIT UN RADIATEUR PLAT. — (5) LE RADIATEUR RECULÉ, SOLUTION INTERMÉDIAIRE QUI FAIT PARAITRE L'AVANT COMME AMPUTÉ ET DÉCAPITÉ.

AUTOMOBILES
AVIONS VOISIN

LA VOITURE FRANCAISE DE LUXE

VOISIN

CONSTRUITE PAR LA SOCIÉTÉ ANONYME
DES AÉROPLANES G VOISIN

JEAN
ROUTIER

CONCESSIONNAIRES EXCLUSIFS
COMPAGNIE FRANÇAISE DES ÉTABLISSEMENTS
GASTON, WILLIAMS & WIGMORE
3, Rue Tarbout PARIS (9e)

A la Jeune France

MANTEAUX
ET
VÊTEMENTS
DE
SPORT

13 AVENUE DES TERNES PARIS

LA LUTTE POUR LE BALLON

1. Le 19 octobre, à Colombes, le Stade Bordelais a battu le R.C.F. par 14 points à 8. A la mi-temps, la marque était égale par 3 à 3.

BORDEAUX BAT LE R. C. F. PAR 14 à 8.

BORDEAUX DÉGAGÉ

2. Bordeaux gagna par 4 essais, marqués par Martin, Larrouy et Bine, et 1 but. Le R.C.F. fit 2 essais, grâce à de Laborderie, et 1 but.

LE S.C.U.F. TRIOMPHE DU C.A.S.G. PAR 8 à 5.

UN SCUFISTE VEUT LE BALLON

1. Le 19 octobre, également à Colombes, le S.C.U.F. rencontrait le Club Athlétique de la Société Générale qu'il battait par 8 à 5.

LE VOL HUMAIN !

2. Le S.C.U.F. marquait 1 essai, réussi par Boult, 1 but et 1 but sur coup franc contre 1 essai par Bruneval et 1 but du C. A. S. G.

TECHNIQUE SPORTIVE

Par C. Laville

POUR ESSAYER LES BOUGIES. On peut essayer les bougies avec un outil quelconque — tournevis ou lime — à manche de bois. Mais ce moyen ne permet pas, par exemple, d'essayer trois bougies en même temps parce qu'il faudrait... trois mains pour tenir trois outils en même temps.

Tous les automobilistes savent que l'essai des bougies consiste tout simplement à faire tourner alternativement le moteur sur chacune des bougies, séparément — en mettant les autres en court-circuit — de façon à se rendre compte de la manière dont chacune d'elles se comporte au point de vue de l'allumage lorsqu'elle est seule responsable de la marche du moteur. Un tel essai impose aux bougies un effort supérieur à la normale, et la bougie défectueuse est identifiée soit par un allumage irrégulier lorsqu'elle est seule en service, soit par la tendance du moteur à s'arrêter à moins que l'arrivée des gaz ne soit ouvert plus en grand qu'il n'est nécessaire pour maintenir sa marche quand on fonctionne sur les autres bougies.

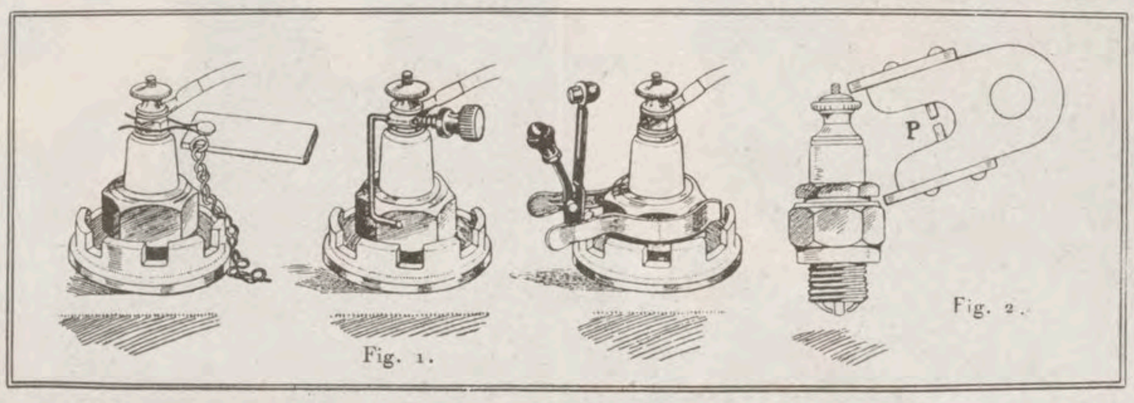


Fig. 1. Fig. 2.

Fig. 1.— Trois types d'essayeurs de bougies par la méthode d'élimination.
Fig. 2.— Nouveau type d'essayeur individuel.

Quand on emploie les appareils dits « interrupteurs de bougies », ou qu'on court-circuite le courant avec un outil, il faut ouvrir plus en grand l'admission des gaz, pour faire tourner le moteur, que lorsque les quatre cylindres sont en service.

La figure 1 montre quelques dispositifs qui ont été spécialement combinés pour essayer les bougies et qui sont, pour cet usage, un peu moins primitifs que le tournevis ou la lime.

Ces dispositifs obligent à court-circuiter simultanément, pour un moteur à 4 cylindres, 3 bougies sur les quatre, de manière à ce que le moteur fonctionne seulement sur une bougie. Dans ces conditions, trois appareils au moins sont nécessaires dans la trousse de l'automobiliste, et la bougie fautive n'est découverte que par une méthode d'élimination qui prend du temps. Pour remédier à cet inconvénient, on a proposé un autre dispositif qui inverse le procédé et permet d'essayer chaque bougie indépendamment et directement.

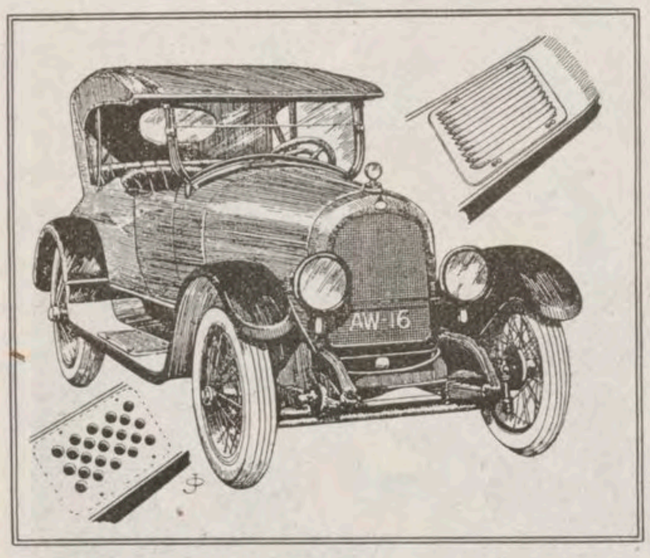


Fig. 3.— Grille de marchepied de voiture.

Hâtons-nous, avant de décrire l'appareil, de signaler que le mode opératoire auquel il recourt, est aussi employable avec la lime et le tournevis et qu'il ne s'agit que d'avoir un peu de doigté pour le mettre en pratique.

L'appareil consiste simplement en un corps fait de matière isolante et portant deux électrodes métalliques destinées à être mises en contact avec les deux pôles de la bougie. Ces deux électrodes sont, ainsi qu'on le voit sur la figure 2, reliées à deux pointes situées en face l'une de l'autre et formant éclateur. Si on a des doutes sur le bon allumage du moteur, il suffit de l'approcher comme il est indiqué sur la figure, successivement de chacune des bougies. L'étincelle éclate, à la vue de l'opérateur, entre les deux pointes P si la bougie est en bonne condition, spécialement si l'application de l'appareil a un effet inverse sur la marche du moteur comparativement à celle qui avait lieu immédiatement avant l'application. Si, d'un autre côté, il n'y a pas de différence dans la marche, il est probable que les pointes de la bougie sont trop écartées et que, conséquemment, les étincelles ne se produisent pas entre elles.

S'il n'y a pas formation d'étincelles entre les pointes P, ou si elles éclatent régulièrement, on doit en déduire que l'écartement des pointes de bougie n'est pas suffisant, ou que la bougie est cassée, ou qu'elle présente un défaut quelconque, à moins que ce défaut ne soit localisé dans le circuit de la magnéto à la bougie.

Il est à remarquer que l'appareil est simple, peu coûteux et peu encombrant. Mais, comme pour tous les appareils de ce genre, les indications ne sont pas absolues, mais toutes relatives.

POUR REMPLACER LES PAILLASSONS DE MARCHEPIED. Le dispositif représenté par la figure 3 se passe de longs commentaires. Il est formé d'une grille en tôle découpée, ou en aluminium, avec quatre trous qui permettent de fixer l'appareil au marchepied de la voiture. Le nettoyage se fait aisément, avec un jet, lors qu'on lave la voiture. En dessous de l'endroit où il a été posé, il suffit de percer une série de trous sous le marchepied, ainsi qu'une de nos figures l'indique.

Fig. 4.— Outil à découper les joints circulaires.

Ce dispositif est propre et économique, et très facile à poser.

POUR DÉCOUPER LES JOINTS CIRCULAIRES. On a souvent besoin au garage de découper des joints circulaires. La figure 4 représente un outil simple, exact et rapide permettant d'effectuer le traçage et, au besoin, le découpage lorsqu'il s'agit de matières tendres. Cet outil peut être réalisé facilement avec les matériaux qu'on possède habituellement sous la main.

La plus grande marque de roulements à billes qu'il soit possible d'imaginer.

SKF

5.500.000 Roulements livrés pour les six premiers mois de 1919

CATALOGUE FRANCO

Société S.K.F.
BOIS-COLOMBES

SOCIÉTÉ ANONYME
DES

ÉTABLISSEMENTS BERGOUGNAN

Capital : 24.375.000 francs

Usines et Siège Social à CLERMONT-FERRAND

Le Pneu BERGOUGNAN

LISSE, FERRÉ, SCULPTÉ

ROULE PARTOUT -- PASSE PARTOUT

Sur les Cars Alpins et Pyrénéens

LE BANDAGE PLEIN BERGOUGNAN

franchit les Alpes à 2.650 mètres
et les Pyrénées à 2.122 mètres.

Demander nos brochures et tarifs pour pneus Autos, Motos et Vélos, pour Bandages pleins, pour tous nos articles manufacturés : Tuyaux, Tapis, Courroies, : : : : : Talons tournants, etc. : : : : :

L'appareil peut facilement s'ajuster aux différentes dimensions exigées par le travail à accomplir et il permet, si l'on veut, de tracer plusieurs cercles à la fois.

COMMANDES DE SOUPAPES PAR CULBUTEURS. La commande des soupapes par en dessus est un dispositif qui se répand de plus en plus. En voici *(fig. 5)* un dispositif qui a été récemment breveté par la firme Renault et qui est susceptible de donner lieu à diverses variantes. Le dispositif consiste principalement à situer l'arbre sur lequel oscillent les culbuteurs d'admission et d'échappement, et l'arbre à cames commandant ces derniers, parallèlement et dans le plan vertical passant par les axes des cylindres.

Le dessin peut se résumer aux dispositions suivantes : 1° Emploi de deux cames pour l'échappement, avec culbuteurs simples, et une came pour l'admission, avec culbuteur double ; 2° Emploi d'une came unique pour la commande des quatre clapets, avec culbuteur double pour l'échappement ; 3° Réglage des culbuteurs, par rapport aux cames, pouvant être fait par cylindre individuellement en déplaçant verticalement l'axe d'oscillation des culbuteurs ; 4° Disposition telle que l'arbre sur lequel oscillent les culbuteurs et l'arbre à cames commandant ces derniers sont situés dans un plan vertical passant par l'axe des cylindres.

La figure 6 montre une variante de ce dispositif.

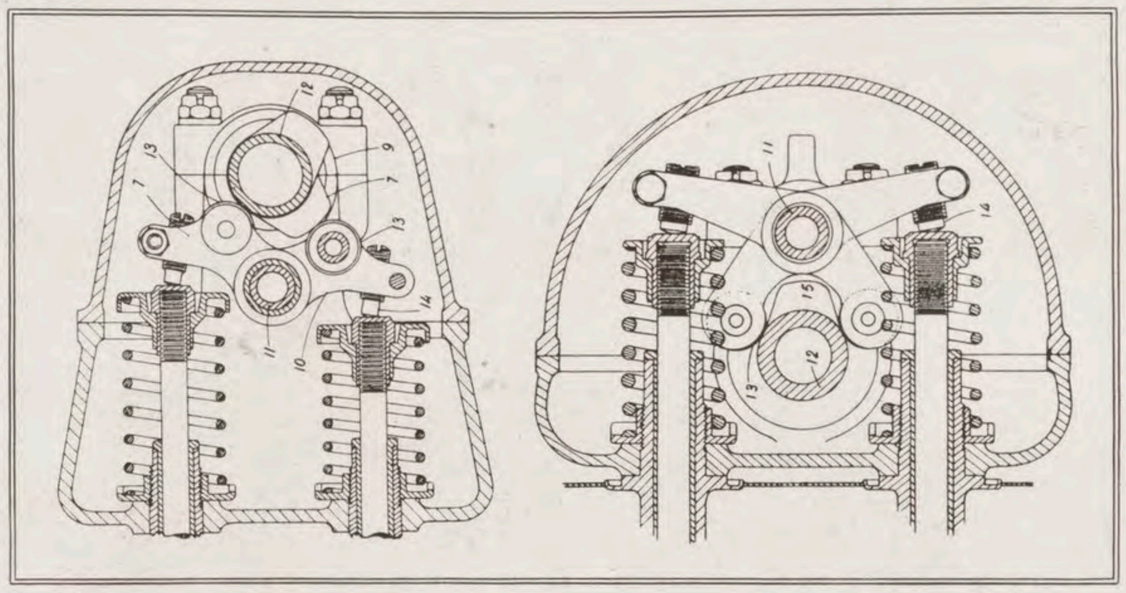


Fig. 5 et 6. — Deux dispositifs d'attaque des soupapes par-dessus.

GRAISSAGE DES MOTEURS. Pour assurer le graissage des moteurs à explosions, on emploie presque universellement des pompes puisant l'huile à la partie basse du carter. Ce procédé présente divers inconvénients : 1° Pour un long temps de marche, il faut une quantité notable d'huile ; quand le moteur prend une inclinaison trop grande, il y a afflux d'huile dans les cylindres, d'où dégagement de fumée par le moteur ; 2° D'autre part, si on a un réservoir auxiliaire débitant par pompe spéciale, il y a lieu de craindre des variations de niveau dans le carter. Le dispositif proposé par la Société Lorraine-Diétrich a pour but de remédier à ces inconvénients, et est ainsi résumé dans un brevet récemment délivré :

Perfectionnements apportés aux dispositifs de graissage des moteurs à explosions et comportant un réservoir de graissage hermétiquement fermé, fournissant par gravité de l'huile au carter. Le niveau de l'huile du carter est maintenu constant par la disposition d'un tube spécial de prise d'air débouchant d'une part à la partie supérieure du réservoir, et d'autre part dans le carter à la hauteur à laquelle on veut régler le niveau de l'huile, ces perfectionnements consistant essentiellement à faire aboutir le tube d'air non pas directement dans le carter, mais dans une boîte fixée au carter et munie à sa partie supérieure et à sa partie inférieure de trous de dimensions convenables, de façon à ce que cette boîte serve d'amortisseur et maintienne le niveau de l'huile à une hauteur moyenne dans le cas d'oscillations brusques du moteur.

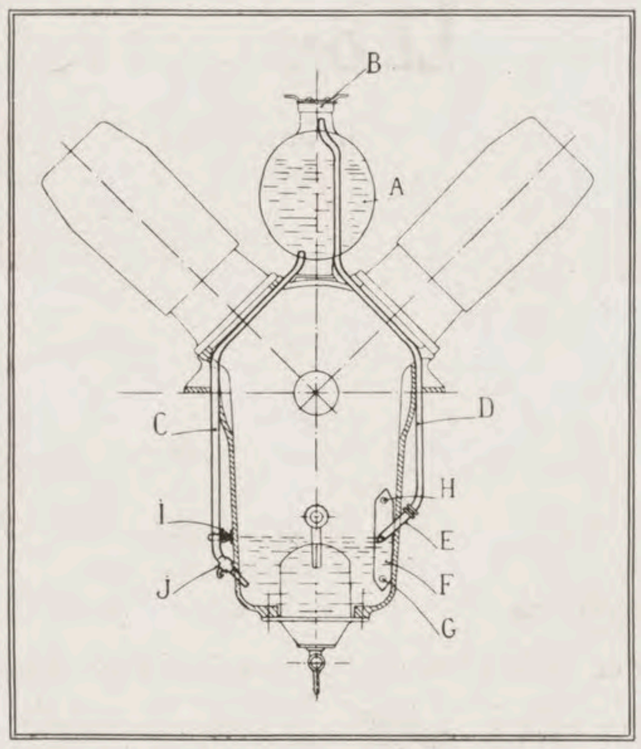


Fig. 7.— Nouveau dispositif de passage des moteurs. A, réservoir à huile. B, bouchons. C, tube d'alimentation d'huile. D, tube de prise d'air. E, embout du tube d'air. F, boîte. G, orifice. H, trous. I, J, robinets.

QUAND, OU ET COMMENT GRAISSER ? Il n'est pas aussi simple qu'on peut le croire à première vue, de bien graisser une automobile. Il faut lubrifier aux endroits convenables, en n'employant ni trop, ni peu du précieux produit. Ceux qui ne connaissent pas bien leur machine, ont tendance à négliger tout ce qui ne se voit pas et, par une injuste compensation, à dépenser trop d'huile aux organes qui sont à leur portée. Une goutte d'huile, au bon endroit et au bon moment, vaut mieux que des flots d'huile dépensés à tort et à travers.

Certains points réclament notre attention chaque jour, d'autres demandent une surveillance moins active. Les intervalles de temps entre deux graissages à effectuer dépendent, naturellement, du service imposé à la voiture ; si les sorties sont peu fréquentes et de courte durée, il faut, proportionnellement, employer plus de lubrifiant. Néanmoins, un petit tableau comme le suivant rendra de réels services.

Chaque jour : faire le plein du réservoir alimentant le carter du moteur.

Chaque semaine : un peu d'huile aux guides des soupapes, les axes des pédales, les articulations de frein, axe du ventilateur, axes des chapes de la barre d'accouplement des roues directrices. Pour cette dernière, l'emploi de couvre-joints en cuir permet de ne graisser que tous les mois.

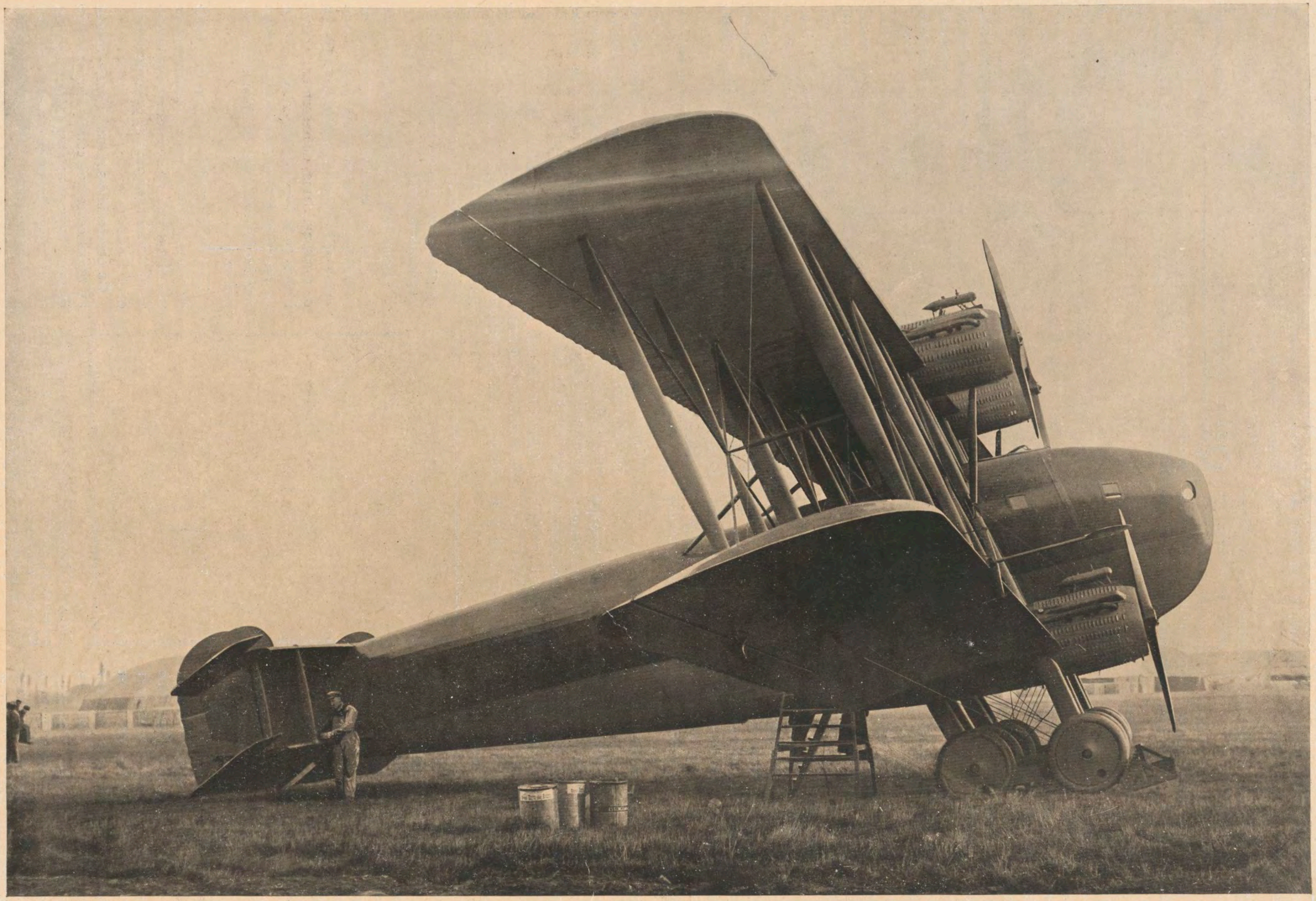
Chaque quinzaine : graissez les pivots des roues directrices, l'axe de la manivelle de mise en route, axe de pédale d'embrayage, axe des leviers de frein et de vitesses, embrayage, articulations des commandes de frein et de vitesses. Mettre de la graisse aux accouplements de pompe et de magnéto, aux axes de jumelles de ressots, aux joints de cardan.

Chaque mois : huilez les roulements des roues avant, le carter des engrenages de dédoublement, le pivot des volets du carburateur. Mettez de la graisse aux chapeaux de roues, aux lames de ressort, aux articulations de la barre de direction, à la boîte de direction, à l'axe de la came de commande des segments de frein sur roues arrière.

Tous les deux mois : versez à la boîte de vitesses et au carter du différentiel un mélange d'huile fluide et de graisse consistante (à moins que vous ne préfériez l'huile demi-fluide).

En observant ces prescriptions,—ou tout au moins celles qui conviennent au type de voiture que vous avez entre les mains, — vous serez étonné de constater combien votre voiture reste silencieuse, même après un long service.

C. LAVILLE.



LE PLUS RÉCENT AÉROBUS FRANÇAIS

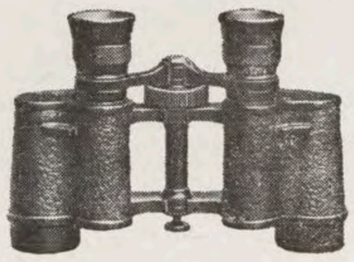
Le premier vainqueur de la Manche, Louis Blériot, a réalisé 10 ans après, le plus merveilleux aérobus créé jusqu'ici. Cet appareil a 4 moteurs de 300 ch., 27 m. d'envergure, 7 m. de haut. Il vole de 140 à 150 kil. à l'heure et peut emmener 28 passagers.

POGNON
LA BOUGIE IDÉALE
H. TRENTELIVRES & Cie
FABRICANTS
35, RUE BRUNEL. _ PARIS

Tous les articles de sports
Raquettes, ballons, extenseurs, maillots et bottines foot-ball, tous articles pour le cyclisme :: et la course à pied, etc. ::
sont vendus au détail pour le prix du gros
chez **Elims Pierre** 10, Faub. Montmartre PARIS — cour du journ. "l'Auto"
Tarif franco sur demande, prix spéciaux pour revendeurs.

Pour rendre votre Chauffeur

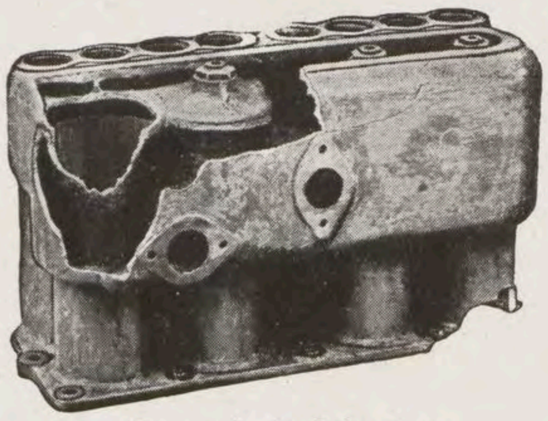
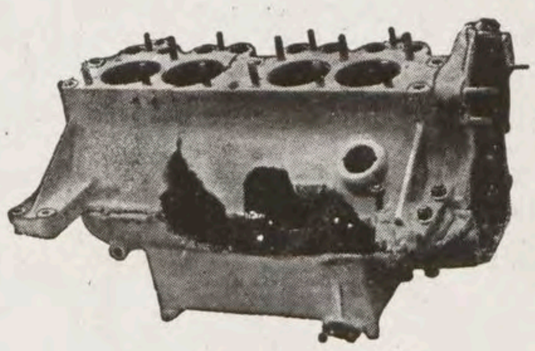
digne de votre nouvelle voiture, habillez-le
AUX MARINS
7 et 9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS
Les articles d'hiver sont arrivés
— Equipements complets, Leggins, Gants, Lunettes, etc. —

TOURISME SPORTS

EXIGER
LA JUMELLE A PRISMES
« AFSA »
THÉÂTRE COURSES
LA PLUS LUMINEUSE
USINE et BUREAUX 21, Rue de la Fontaine-au-Roi _ PARIS. 11e Art TEL. Roquette 45-42

BARDOU, SAVARD & Cie
12, Boulevard Sébastopol, PARIS
Fabriquent en France des engins pour Tous les SPORTS!

BOXE
TENNIS
ESCRIME
FOOT-BALL
ATHLÉTISME
GYMNASTIQUE
ÉDUCATION PHYSIQUE

Demandez la meilleure raquette
:: **" BARSA "** ::
Catalogue Franco.

SOUDURE AUTOGÈNE, Garantie sur tous Métaux
Réparations pour l'Automobile de toutes pièces cassées ou usées

Groupes de 4 cylindres fonte.
SPÉCIALISTES pour
CYLINDRES
CARTERS
VILEBREQUINS
ENGRENAGES
CHASSIS
= BATIS DE MACHINES =

Carter de moteur aluminium.
Victor JACQUET, 20, Boulevard de Villiers, LEVALLOIS (Seine) -:- Téléph. : LEVALLOIS 556

UNIVERSITÉS DE PARIS
B.D.I.C.

Etablissements **BALLOT**, 27 à 39, Boulᵈ Brune, **PARIS** (XIVᵉ)

Le Gérant : Unal Serres,

Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Motti, directeur, 12-13, impasse Ronsin, Paris.